This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

ARL
29
J83A

Exposition Colombienne

Chemin de Fer Pennsylvanie

STANFORD UNIVERSITY
LIBRARY

Enregistré selon l'Act du Congrès, l'An 1892, par
LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PENNSYLVANIE,
Dans le Bureau du Bibliothécaire du Congrès, à Washington, D.C.

COMPAGNIE AMÉRICAINE
DE
BILLETS DE BANQUE,
NEW-YORK.

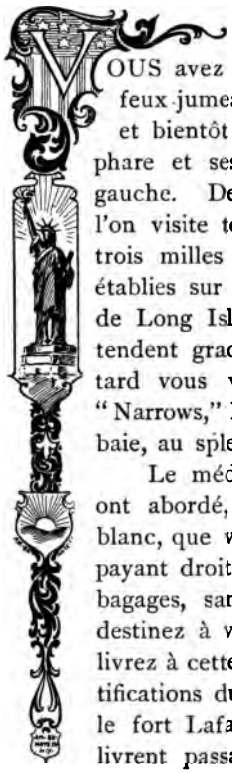
CHEMIN DE FER PENNSYLVANIE

(PENNSYLVANIA RAILROAD)

— À —

l'Exposition Colombienne.

NEW-YORK.



VOUS avez aperçu et dépassé le phare de Fire Island ; les feux jumeaux sur les hauteurs de Navesink sont en vue, et bientôt Sandy Hook, avec son étendue de sable, son phare et ses fortifications inachevées se dessine à votre gauche. Devant vous flotte le bateau—quarantaine, d'où l'on visite tous les navires arrivant de ports infectés, et trois milles plus loin vous pouvez voir les quarantaines établies sur les îles Swinburne et Hoffman. Puis les côtes de Long Island, à droite, et de Staten Island, à gauche, tendent graduellement à se réunir, et quelques minutes plus tard vous vous trouvez dans ce que l'on nomme les "Narrows," le détroit qui réunit l'antichambre, ou basse-baie, au splendide et spacieux port de New-York.

Le médecin de la santé et l'inspecteur de la douane ont abordé, et ce dernier distribue des déclarations en blanc, que vous devez remplir en énumérant les articles payant droits d'entrée que vous pourriez avoir dans vos bagages, sans faire mention toutefois des effets que vous destinez à votre usage personnel. Pendant que vous vous livrez à cette formalité, le navire laisse derrière lui les fortifications du fort—le fort Wadsworth, le fort Hamilton et le fort Lafayette — les "Narrows," en s'élargissant, vous livrent passage jusqu'à la baie de New-York, et l'île de

Manhattan, sur laquelle est sise la métropole de l'Amérique, apparaît sous le cap du paquebot.

La statue colossale de Bartholdi, "La Liberté éclairant le Monde," la plus grande que l'on ait jamais construite, se dresse à une hauteur d'environ trois cents pieds au-dessus de l'île de la Liberté, qui occupe une imposante position au milieu du port, et vous vous souvenez, en contemplant ses proportions gigantesques, que ce fut un don de la France aux États-Unis, pour commémorer la bonne entente qui a toujours existée entre les deux nations. A travers le brouillard qui surplombe l'eau, le pont de l'East River, avec ses deux tours "qui éraflent le ciel," suivant la pittoresque expression américaine, et l'espace de seize cents pieds qui les sépare—le plus grand pont suspendu du monde—s'affirme au loin ; maintenant apparaissent, à droite, l'île du Gouverneur, un des traits les plus saillants de la défense du port de New-York, et à gauche l'île Ellis, le point de débarquement des immigrants, gisant entre l'île de la Liberté et la côte du New Jersey.

C'est maintenant que vous assemblez vos premières impressions de la grande ville du nouveau monde, dont les hautes constructions, les coupoles, les clochers surgissent devant vous. À droite, vous voyez Brooklyn, la cité des églises, et à gauche, Jersey City, mais situé entre les deux se trouve le coeur, aux pulsations puissantes, de la civilisation américaine—New-York.

Une fois débarqué, vous êtes tout d'abord appelé à faire choix d'un hôtel. Ceux de la ville sont nombreux, et aux points de vue de la situation, du prix, du bien-être et de la cuisine il y a grande variété. Les hôtels les plus fréquentés se trouvent en haut de Broadway et de la Cinquième Avenue, et là vous en verrez plus d'une douzaine dont vous pourrez choisir, avec bon espoir d'être satisfait. Un excellent moyen, si vous devez écouter l'économie, c'est de louer un appartement dans un endroit central et de prendre vos repas dans les restaurants et cafés qui abondent dans le voisinage, dans la plupart desquels on obtient un déjeuner à

table d'hôte au prix de vingt-cinq à cinquante sous et un dîner à table d'hôte au prix de cinquante sous à un dollar cinquante sous, généralement vin compris.

Les principaux hôtels sont mentionnés et indiqués sur la carte de la ville ci-jointe.

Ayant fait choix d'un hôtel, vous vous mettrez en mesure de faire plus ample connaissance de la ville, et si vous êtes sage, vous irez tout droit à la plus proche station du Manhattan Elevated Railway, branche de la Sixième Avenue. Vous n'aurez probablement qu'à marcher deux ou trois longueurs de rue à partir de votre hôtel. Gravissant la station "pour les trains allant au bas de la ville," sur le côté ouest de la rue, vous payez cinq sous pour un billet que vous déposez dans une boîte à l'entrée de la plateforme, et vous montez dans le premier train qui arrive et qui porte l'indication "South Ferry." Vous n'avez pas de meilleur moyen pour faire connaissance avec les gens chez qui vous êtes arrivé. Les passagers du wagon changent continuellement. A chaque arrêt il en monte et il en descend et durant votre voyage de vingt minutes vous avez pu voir défiler tous les différents types du New-Yorkais. C'est aussi de cette façon, qu'en regardant par les fenêtres du wagon vous pourrez vous faire une ideé de plusieurs distincts quartiers de la ville—le quartier de l'achalandage, depuis la Vingt-troisième rue jusqu'à la Quatorzième, le quartier Français, et le vieux quartier aristocratique, dans le voisinage de Washington Square, dont avec son arc de triomphe en marbre, vous pouvez saisir une envolée en filant rapidement par les rues transversales ; le quartier des négociants en gros, qui se trouve immédiatement à l'est de la longue suite de quais échelonnés le long de la rivière du Nord ; puis, la voie se rapprochant de Broadway, les boutiques à bon marché de plus en plus nombreuses devant lesquelles sont exhibées d'alléchantes pancartes annonçant, aux yeux naifs du campagnard qui doit suivre cette rue en venant de la traverse, des rabais fabuleux. Vous vous apercevez que la ligne se termine au

Parc de la Batterie, à l'extrémité sud de la ville, où les divers embranchements du chemin de fer élevé se joignent en une gare commune. Remettant le pied sur la terre ferme, devant toute une flotte de bacs à vapeur qui pourraient vous transporter à Brooklyn, Bay Ridge, Staten Island, et aux îles Ellis, de la Liberté et du Gouverneur, vous vous trouvez dans ce quartier que l'on regardait, à l'époque coloniale, comme le plus élégant de la ville. A gauche des bacs à vapeur se trouve le Barge Office, qui contient une succursale de l'Intendance du port et le quartier général des inspecteurs de la douane, et où, pendant l'intervalle qui s'est écoulé entre l'abandonnement de Castle Garden et l'occupation de l'île Ellis, les immigrants étaient débarqués. Ici, aùssi, vous pouvez voir l'Hôpital de la Marine des États-Unis et plus loin, se dressant sur la belle digue de maçonnerie qui enserre les bords inférieurs du parc de la Batterie et d'où vous avez une superbe vue du port, vous voyez la construction connue sous le nom de Castle Garden, qui a été tour à tour fortification, jardin d'été et débarcadère des immigrants.

Bowling Green n'est qu'à quelques longueurs de rue, mais entre ce point et la Batterie, sur Whitehall Street, se trouvent deux constructions dignes d'attention—le Dépôt de l'Armée des États-Unis, où sont emmagasinées les provisions de guerre, et la Bourse des Produits, magnifique édifice en granit, brique, terre cuite et en fer, qui a coûté trois millions et un quart de dollars, et sur l'étage principal duquel il est dit que sept mille personnes sont en état de vaquer à leurs affaires avec aise et simultanément. Un ascenseur vous permettra de vous élever au haut de la grande tour et de là vous pourrez voir la ville à vol d'oiseau.

En quittant Bowling Green vous débouchez dans Broadway, la principale artère de la métropole, et une promenade que vous pourrez y faire, pour retourner à votre hôtel, non seulement vous donnera une excellente idée de la ville, mais vous fera passer en revue bien des sites intéressants.

A la prochaine rue, droit devant Wall Street, se trouve Trinity Church, un des plus beaux échantillons de l'architecture gothique que vous puissiez voir en ville ; cette église est entourée d'un cimetière qui est d'un riche intérêt historique, quelques pierres tombales étant aussi vieilles que la première église bâtie sur ce site et qui fut le premier abri de l'Eglise Anglicane en Amérique. Le clocher de la présente église a deux cent quatre-vingt—quatre pieds de hauteur.

Sur Wall Street, dont le bout ouest se termine devant le portail de Trinity Church, se trouvent quelques uns des principaux bureaux d'affaires de la ville, une entrée de la Bourse dont les façades principales sont sur Broad Street et New Street, une succursale de la Monnaie des États-Unis et la Douane. En visitant la Bourse, ce que vous pouvez faire en entrant par Wall Street et montant à la galerie des visiteurs, votre curiosité trouvera ample satisfaction. Partant de cet édifice, des fils télégraphiques se répandent partout, et l'on tâte le pouls financier du pays à des intervalles de moins d'une seconde.

Au coin des rues Wall et Nassau, dans les caveaux de la Monnaie, sont déposés des millions de dollars de la nation, mais l'intérêt n'est pas autant dans ce fait que dans ce que la Monnaie occupe l'emplacement du vieux Federal Hall, sur le balcon duquel Washington prêta le serment d'office comme premier Président des États-Unis, en 1789. Sur les dégrés du présent édifice on peut voir une statue en bronze de Washington prêtant le serment.

Contigüe à la Monnaie, on voit la façade du United States Assay Office, bâti en 1823, et la plus vieille construction dans cette rue ; c'est là que l'on achète les lingots, les vieilles espèces et le métal précieux de toute forme, pour fondre et en faire des briques dont la Monnaie se servira pour frapper les pièces.

La Douane, une longueur de rue plus loin du côté de la rivière et en traversant la rue, est un édifice de granit gris, dans le style dorien, avec portique et hautes colonnes de granit. Elle est

d'un profit énorme au gouvernement des États-Unis, comme vous pouvez le déduire par ce fait que la moyenne des recettes des droits sur l'importation est de $155,000,000 et que les frais et dépenses se montent à moins de $3,000,000.

La principale construction sur Broadway, entre Wall Street et le Bureau de Poste, est celle de l'Equitable Life Assurance Society, sur le côté est de la grande rue, entre Pine Street et Cedar Street. Plus de trente mille personnes la traversent par jour, et quelque trois mille cinq cents locataires trouvent à s'y loger. Dans sa tour se trouve le quartier-général du Service Météorologique des États-Unis à New-York, sur deux de ses étages élevés est situé le Cercle des Avocats, et au rez-de-chaussée et dans le soubassement se loge le Café Savarin.

L'Edifice du Western Union Telegraph Company est un peu plus loin que l'Equitable, sur le côté ouest de Broadway, au coin de Dey Street; bâtisse imposante, où se trouvent les bureaux centrals de la dite Compagnie du télégraphe. Vous pourrez obtenir une idée de ses affaires en lisant le bilan de l'année 1890 où il est résumé qu'elle transmit cinquante-cinq millions huit cent soixante-dix-huit mille sept cent soixante-deux dépêches, et que ses recettes se montèrent à $22,387,027,91.

Au coin où s'opère la réunion de Park Row, à l'est, et de Vesey Street, à l'ouest, avec Broadway, se dressent quatre édifices qui méritent d'attirer votre attention. Les bureaux du New-York Herald, en marbre blanc, à droite ; la vieille chapelle de St. Paul, de l'autre côté de la rue, à gauche—c'est une chapelle de la paroisse de Trinity et la seule relique coloniale parmi les églises de New-York ; l'Astor House, un moment le principal hôtel de la ville, et rapportant encore de beaux bénéfices. Au coin nord-est de Broadway et de Vesey Street, et directement en avant de vous, remplissant le triangle formé d'un côté par Park Row, d'un autre par Broadway et par le parc de l'Hôtel-de-Ville en arrière, s'érige la masse en granit gris du Bureau de Poste des États-Unis, dont le

dôme, imité de celui du Louvre, se dresse vers le ciel du côté de Broadway. Cet édifice du Bureau de Poste, dont le chiffre d'affaires se monte en moyenne à plus de six cent mille lettres par jour et à environ neuf mille sacs de journaux, contient aussi les Cours de Justice des États-Unis, le bureau du Procureur-Général des États-Unis et d'autres bureaux à l'usage du gouvernement fédéral.

Aux vieux jours de la colonie, le parc de l'Hôtel-de-Ville, dont vous découvrez les derniers vestiges au nord du Bureau de Poste, mais qui comprenait alors le terrain sur lequel ce dernier est bâti, s'employait aux réjouissances publiques, et cinq fois l'an on y allumait un feu de joie, et nourriture et boissons étaient distribuées aux frais de la ville. Ce n'est maintenant qu'un grain de beauté sur un aride champ d'affaires. À travers sa pelouse vous pouvez apercevoir les hautes masses des maisons où se publient les journaux, s'élevant au-dessus de Park Row, tandis qu'au milieu, les constructions municipales prêtent à la scène un pittoresque que l'on chercherait en vain dans d'autres parties de la ville. L'Hôtel-de-Ville, avec sa façade et ses côtés de marbre, et sa coupole surmontée d'une statue de la Justice, contient plusieurs bureaux municipaux, y compris celui du maire. Au nord de l'Hôtel-de-Ville est le nouveau Palais-de-Justice, en marbre blanc, tandis qu'à l'est vous trouvez le vieux Palais des Archives, ou Bureau des Hypothèques, une relique de la guerre de la Révolution.

Des maisons de commerce de plus ou de moins d'importance se massent des deux côtés de Broadway en montant la ville, et la plupart des endroits curieux se trouvent à droite. En quittant Broadway à Houston Street, vous trouverez à quelques pas sur Mulberry Street, à mi-chemin entre Houston Street et Bleecker Street, le bureau central de la police de New-York, et vous apprendrez que cette organisation se compose d'environ trois mille cinq cents hommes, comprenant un surintendant, quatre inspecteurs et trente-six capitaines.

Un peu plus loin au nord vous serez payé de vos peines en voyant l'Astor Library, dans Lafayette Place, à quelques portes au sud d'Astor Place, rue qui se réunit à la grande artère. Cette bibliothèque est ouverte au public gratis et a été fondée par la famille Astor ; elle contient deux cent soixante-huit mille livres et brochures, et possède un immeuble évalué à environ $2,000,000. Tout près de là se trouve également le Cooper Union, fondé par le célèbre philanthrope américain, Peter Cooper, et comprenant des écoles de sciences et d'art pour hommes et pour femmes, et une bibliothèque publique. Le Bible House, le refuge de la Société Américaine Biblique, qui a distribué, depuis sa fondation en 1816, plus de cinquante-trois millions d'exemplaires de la Bible, est situé juste en face du Cooper Institute, dans Astor Place, entre la Troisième et la Quatrième Avenue.

En vous dirigeant au nord sur Broadway vous avez remarqué que votre vue a été arrêtée, sur un certain point, par un gracieux édifice d'église en pierre grise. C'est Grace Church, et vous trouvez à côté un presbytère et une cure dans le même style. C'est une des plus riches paroisses de New-York.

Encore quelques rues à traverser et vous arrivez à Union Square, un parc couvrant une étendue de trois acres et demi, qui divise ici Broadway en deux. Il est orné, ainsi que tous les squares et parcs de la ville, de fontaines, de taillis, de fleurs et de statues. A partir de Union Square jusqu'à Madison Square vous voyez toute une série de magasins de détail, complétant l'étude de ce quartier des emplettes, que vous avez aperçu du chemin de fer élevé dans votre trajet au sud. Broadway, au nord de la Vingt-troisième rue, qui est elle-même une grande rue de l'achalandage, est consacré presque entièrement aux théâtres, aux hôtels et aux maisons d'appartements.

Ayant vu Broadway, ou du moins après en avoir vu la partie curieuse, vous ferez bien de consacrer le reste de votre journée à la Cinquième Avenue. En la suivant à partir du point où elle

traverse Broadway, et gravissant Murray Hill, le quartier des résidences élégantes, vous pouvez continuer votre chemin jusques, et y compris, le parc Central, à la Cinquante-neuvième rue. En ce faisant vous verrez les maisons occupées par les cercles les plus importants, tels que le Reform, le Knickerbocker, le Calumet, le Manhattan, le New-York et le Union League. Le Union Club et le Lotus sont situés sur la Cinquième Avenue, mais au sud de la Vingt-troisième rue, tandis que le Manhattan Athletic Club et le New-York Athletic Club se trouvent sur des avenues parallèles, le premier sur Madison Avenue à la Quarante-cinquième rue, et le dernier sur la Sixième Avenue, à la Cinquante-cinquième rue. Vous verrez aussi les hôtels de plusieurs des millionnaires de New-York, dont ceux des Vanderbilt, entre la Cinquante-et-unième et la Cinquante-deuxième rue ; et la Cathédrale de St. Patrice, la plus grande et la plus belle église des États-Unis. Pour ceux-mêmes qui ne désirent voir la ville que superficiellement, une promenade en voiture autour du parc Central et une visite au Metropolitan Museum of Art sont de rigueur. Le parc est grand de huit cent quarante acres, avec neuf milles d'ondoyantes allées pour les voitures ; ses lacs et pièces d'eau couvrent une superficie de quarante-trois et un quart d'acres, et parmi ses curiosités on peut citer un obélisque présenté à la ville par le Khédive d'Egypte et apporté ici d'Alexandrie en 1880. Une ménagerie, riche en animaux de toute espèce, occupe un espace de dix acres sur les terrains du parc. Le Metropolitan Museum of Art est riche en toiles célèbres de grand prix et en précieuses et rares collections d'antiquités.

Jusqu'à présent, vous n'avez vu que le côté brillant de New-York. Une visite au Bowery, au quartier chinois et au quartier Italien, où vous seriez à même de voir le côté sombre, ne manquera pas de vous intéresser, pour peu que vous aimiez l'étude de la nature humaine ; et si, de plus, vous vous occupez de savoir comment croît une ville, vous ferez bien de vous promener sur

les chemins de fer élevés jusqu'à leur terminus nord, et alors vous pourrez légèrement concevoir comment on loge le million et demi d'âmes que renferme New-York, et comment il faut faire plus de place, chaque année, pour une population constamment croissante.

Ayant donc vu New-York, bien ou mal, suivant le temps que vous y avez consacré, vous vous apprêtez pour votre voyage de neuf cents milles à travers le continent, vers Chicago et l'Exposition Colombienne. Vous apprenez que le chemin de Fer Pennsylvanie est celui qui offre la plus grande sécurité, la plus grande vitesse, le plus de confort et les sites les plus pittoresques, et naturellement vous le choisissez. La Compagnie a deux gares pour les passagers à New-York, l'une au pied de Desbrosses Street pour accommoder les passagers qui, comme vous, viennent du haut de la ville, et l'autre au pied de Cortlandt Street pour le confort des hommes d'affaires et autres qui sont appelés au bas de la ville. Une voiture de louage vous transportera de votre hôtel au bac de Desbrosses Street dans quinze ou trente minutes, et le cocher s'attendra à être payé un dollar pour ce trajet. Si vous avez une demi-heure à vous, le chemin de fer élevé de la Sixième Avenue vous conduira à Grand Street et là un tramway de traverse vous portera au bac—ce qui est un trajet moins coûteux; ou bien vous pouvez voyager dans le chemin élevé jusqu'à Cortlandt Street, dont la station n'est qu'à environ trois minutes de marche du bac. Vous trouverez les salles d'attente grandes et confortables,

et quant aux bacs-à-vapeur qui vous traversent sur la rivière du Nord, ou Hudson River, à Jersey City, l'extrémité est de la ligne du Chemin de Fer Pennsylvanie, ce sont de véritables palais flottants, grands, éclairés et montés avec luxe, avec un salon sur le deuxième pont d'où l'on embrasse parfaitement du regard les quais et leur forêt de mâts.

LE DÉPART POUR L'OUEST.

Une immense et haute voûte, large et gracieuse, à travers les vitres blanches de laquelle la lumière du soleil se tamise, en éclairant des files de longs et étroits wagons, trains prêts à partir pour diverses parties du pays. Une demi-douzaine de locomotives sous haute pression, bien loin dans la vaste enceinte au toit transparent, lancent des nuages de vapeur blanche, dont la musique, qui vous arrive en mugissant par les soupapes ouvertes, se confond avec le fracas des bagages qu'on transporte à la hâte, le cliquetis lointain des roues à rochet qui tournent rapidement en amarrant un bac-à-vapeur, les voix sonores des conducteurs en uniforme bleu aux boutons d'argent, qui se tiennent à la tête des longues plateformes et qui dirigent des passagers vers leurs trains qui doivent partir incessamment, et la voix intarissable et traînarde des petits marchands de journaux, surchargés des publications quotidiennes et hebdomadaires,

des dernières revues, des nouveaux romans et des inévitables calottes de voyage en soie.

Vous êtes dans la gare à Jersey City du meilleur chemin de fer de l'Amérique—le Pennsylvanie. Derrière vous de l'autre côté de la rivière, gît la métropole du nouveau monde—New-York ; devant vous, au bout de neuf cents milles de rails d'acier étincelants, se dresse la huitième merveille du monde, la ville qui fut bâtie en un jour—Chicago. Une horloge au-dessus de votre tête vous démontre qu'il est dix heures dix minutes du matin, et un indicateur que vous tenez en main vous informe qu'avant cette heure-ci demain vous aurez atteint votre Mecque, l'exposition qui célèbre quatre siècles de progrès américain.

" Philadelphie, Pittsburg, Chicago et l'Ouest ! "

La voix du chef de train du plus somptueux convoi que l'imagination de l'homme ait jamais conçue—le Pennsylvania Limited—résonne claire et brève au-dessus du charivari. Un employé nègre saisit votre portemanteau et vos couvertures, et vous vous précipitez. Votre billet indique le compartiment qui vous est réservé pour le voyage. Vous lisez peut-être " Car 2," " Lower 12 " ce qui signifie le wagon-dortoir Pullman du centre et une des couchettes du bas, à l'arrière ; ou bien vous avez retenu le drawing-room du wagon, ce qui vous permettra d'être tout seul, quoique, à cet égard, une section comprenant la couchette du haut et celle du bas sera tout ce que vous pourrez désirer, si vous ne tenez qu'à avoir un compartiment tout à vous. Ici, par exemple, dans " Lower 12," la couchette du haut n'ayant pas été vendue, vous vous trouvez tout seul, et si vous en avez l'envie, vous pouvez tirer les riches rideaux de velours en relief, qui tombent d'une tige dorée, et vous isoler de vos compagnons de voyage.

A peine vous êtes-vous émerveillé des splendeurs de votre entourage, qu'en regardant par la fenêtre, vous vous apercevez que le train se met en marche. Les roues se sont mises en mouvement

LE "PENNSYLVANIA LIMITED" A TOUTE VITESSE.

pour leur travail de vingt-quatre heures, si doucement, si graduellement, que jusqu'à ce moment vous n'avez pas eu le plus petit soupçon de votre sortie de cette gigantesque gare, la plus grande au monde, et de ce que vous glissez maintenant sur le chemin élevé, qui porte les rails de la Compagnie du Chemin de Fer Pennsylvanie au-dessus des rues de Jersey City, et vous êtes bientôt sur la large étendue de prairies à l'horizon.

UN SALON.

La journée s'annonce magnifique. Le rayon matinal du soleil, se glissant entre les draperies de soie des fenêtres, transforme les riches teintes brunes des fauteuils en une glorieuse symphonie d'or. Les ornements de cuivre, hautement polis, brillent sous les chauds rayons, et les teintes délicates des décorations du plafond, jetant un vif éclat à la lumière qui pénètre par la double rangée de ventilateurs, se joignent à l'harmonie générale des couleurs,

qui se reflétent à l'infini dans une vingtaine de menus miroirs. Vous avez appris que vous serez à même de déjeuner dans le train, et vous vous demandez où. En ce moment, le domestique nègre apparaît à quelque distance, et vous remarquez que la personne qui occupe le compartiment en face de vous presse un bouton d'appel, placé commodément dans le bois entre les fenêtres, et une sonnerie résonne dans le lointain. Vous voyez le nègre disparaître un instant, puis reparaître ; pendant ce temps si court il a consulté l'indicateur électrique, et il est maintenant arrivé droit à votre voisin, et attend ses ordres. Vous profitez de l'occasion pour vous renseigner à propos du déjeuner, et l'on vous apprend qu'on vous servira dans le wagon-salle-à-manger, qui est le second wagon à partir du vôtre.

Le passage fermé que vous traversez en allant d'un wagon à l'autre, c'est le trait "vestibule" du train, et vous pouvez facilement comprendre qu'il est non seulement une garantie de sécurité absolue pour les voyageurs, qu'aux jours d'antan il fallait prévenir de ne point changer de wagon pendant la marche du train, mais qu'il aide encore très sérieusement à empêcher ce roulis désagréable dont sans lui on est sûrement victime. Ce vestibule, aussi, avec son solide encadrement d'acier, empêche les wagons, en cas de collision, de rentrer l'un dans l'autre, et en passant au wagon suivant cette découverte vous communique une sensation de sécurité que vous ne manquez pas d'apprécier.

Le wagon qui se trouve entre le vôtre et celui de la salle à manger est semblable en tout au premier ; mais en le traversant vous observez un nouveau détail qui vous a échappé jusqu'alors. Une mulâtresse en robe de serge bleue, tablier et bonnet blancs, apprête un oreiller pour une dame âgée, évidement infirme, sur une couche dans le drawing-room, dont la porte est ouverte, révèlant un appartement tantant, confortable et splendide à l'égal de n'importe lequel des boudoirs bijoux du pays. La mulâtresse, comme vous le dit le conducteur, se trouve à la dis-

INTÉRIEUR DU WAGON SALLE-À-MANGER DU CHEMIN DE FER PENNSYLVANIE.

position de toutes les dames passagères en qualité de femme de chambre.

Puis un étincellement de verres délicats et d'argenterie polie, reflètant la toile neigeuse ; un éclat de porcelaine frêle et transparente comme une coque d'oeuf ; une fraîche senteur de fleurs et un cliquetis musical de couteaux et de fourchettes. Des garçons en vestes et en tabliers blancs vont et viennent, en balançant avec dextérité des plateaux chargés de viandes fumantes, et quand un employé en uniforme bleu—le conducteur de ce wagon—vous a conduit à votre place, un de ces garçons met devant vous une serviette et le menu. Vous commandez, et pendant la cuisson, qui se fait dans un espace occupant au moins un tiers du wagon et qui vous est habilement caché par un buffet chargé d'une éblouissante collection de verres et de plats, vous pouvez vous servir de fruits de la saison, tout en jetant un coup d'oeil de temps à autre par les larges fenêtres, vers la campagne que le train traverse avec une rapidité que vous ne pouvez estimer, tant il se meut doucement.

Déja vous avez dépassé les terrains où sont situés les ateliers, les magasins et les dépôts de charbon de la compagnie du chemin de fer ; vous avez traversé la rivière Passaic à quatre milles de son embouchure dans la baie de Newark, et vous passez comme une trombe à travers la ville même de Newark, la première en population et en richesse du New Jersey.

Avant d'arriver à Elizabeth, votre déjeuner est servi, mais vous cessez un moment de manger pour contempler ce qui fut la première colonie de l'État, et ce qui maintenant se trouve être un des principaux endroits où sont situées les maisons de campagne des New-Yorkais. Rahway, autre ville manufacturière, défile rapidement, et au moment où vous avez fini de manger, et que vous pensez aux délices d'un cigare, la rivière Raritan reluit au-dessous de vous, et le train plonge dans New Brunswick pour en sortir aussitôt, ne vous donnant qu'un aperçu des vieux édifices

RÉSERVOIRS QUADRUPLES DU CHEMIN DE FER PENNSYLVANIE.

imposants et de la verte pelouse de Rutgers College, établi par le roi George III. d'Angleterre, en 1770,—connu alors sous le nom de Queen's College, naturellement—et plusieurs moulins et usines, dont les toits sont au niveau des fenêtres du wagon.

"Wagon de fumeurs, monsieur! Oui, monsieur! Le prochain wagon en avant, monsieur!"

Si vous étiez soudainement transporté à votre cercle habituel, vous ne seriez pas mieux installé que dans cette chambre aux couleurs vives, avec ses sièges d'osier, bas, aux coussins mous, avec sa couche de velours, ses pupitres, ses rayons de livres, et ses tables carrées chargées des journaux du matin et des revues littéraires courantes. Là bas, au delà de cette portière, se trouve le buffet, avec lequel vous êtes en communication au moyen de boutons d'appel électriques que vous trouvez partout sous la main, et de là on vous servira tout ce que vous pourriez désirer en boissons ou en cigares. Après celui-ci se trouve le wagon du coiffeur, d'où l'on entre dans la salle de bains, et encore plus en avant le wagon des bagages, où vos malles, enregistrées à votre hôtel de New-York, sont transportées en même temps que vous, et que vous ne reverrez qu'à l'hôtel choisi par vous à Chicago.

Le train maintenant roule rapidement à travers un pays généralement plat, arrosé de cours d'eau qui coulent entre des rives pittoresquement boisées, et cultivé par des fermiers aisés et énergiques qui écoulent leurs produits aussi bien à New-York qu'à Philadelphie. Comme la fumée de votre cigare monte en spirales de vos lèvres et obscurcit la large vitre, vous entrevoyez une station qui passe comme un éclair à votre droite. C'est Princeton Junction, et le monsieur assis près de vous, rasé de frais et portant lunettes, qui regarde au delà des champs avec un demi-sourire de regret, vous expliquera, si vous lui demandez, que trois milles plus loin, là-bas sur le haut de cette colline, se trouve Princeton College, où il a fait ses études. Princeton College, vous dira-t-il est "une des premières institutions du pays, et d'où sont

sorties plusieurs des plus grandes intelligences de l'Amérique." Au vieux Nassau Hall, le principal édifice du collège, se lient bien des réminiscences historiques. Pendant la guerre de la Révolution il fut occupé, alternativement comme baraquements et comme hôpital, par les armées anglaises et américaines, et on peut encore y voir des traces de boulets tirés pendants la bataille de Princeton, en 1777.

Le Trenton de nos jours est surtout célèbre par ses poteries, beaucoup de la plus jolie vaisselle fabriquée aux États-Unis sortant des mains de ses habiles ouvriers.

Vous traversez comme un éclair la rivière Delaware et vous arrivez dans le pays des riches fermes et des gras pâturages de Bucks County, en Pennsylvanie. Vous avez fait inquante-huit milles, et quelques minutes plus tard vous êtes parmi ce que l'on peut nommer les faubourgs de Philadelphie ; Bristol et une suite de villages plus petits, établis le long de la rive gauche du Delaware, où sont situées les résidences de quantité de négociants de Philadelphie qui vont à cette ville et en reviennent tous les

GARE DE BROAD STREET, PHILADELPHIE.

jours. A présent vous commencez à voir des usines monstres, dont les hautes cheminées vomissent la fumée, et rangées sur rangées de petites maisons de briques aux volets blancs et aux perrons blancs et bas, et vous reconnaissez à ces signes que vous êtes dans les faubourgs de la cité des Quakers. Vous traversez des rues et des rues, à une certaine hauteur, et vous voilà soudainement replongé parmi des scènes forestières du plus grand pittoresque. Fairmount Park, avec ses routes macadamisées, ses collines et ses vallons, se dresse devant vous, puis disparaît vers la rivière Schuylkill à vos pieds. Pendant que le train tonne sur le pont qui traverse la rivière, vous apercevez à droite, se dressant au-dessus de la riche feuillée, les derniers vestiges de l'Exposition Universelle de 1876—le Memorial Hall au dôme blanc qui servit de galerie de tableaux, et la construction plus basse, semblable à une serre, qui fut alors et qui a toujours été depuis, consacrée aux expositions d'horticulture. Les jardins zoologiques de la ville se trouvent sur votre gauche comme votre train décrit une longue courbe avant de retraverser la rivière sur un point plus au sud, pour se glisser dans la ville proprement dite, au moyen d'un chemin élevé semblable à celui qui vous permit de quitter Jersey City.

Le magnifique paysage, dont la route du "Pennsylvanie" jusqu'à Chicago est si riche, se trouve presque entièrement à l'ouest de Philadelphie. Le voyage ne fait vraiment que commencer, et après un petit arrêt à la station de Broad Street, pendant lequel vous remarquez que les derniers cours de la Bourse ont été reçus et affichés sur un tableau à cet usage dans le plus confortable des fumoirs, vous traversez le train pour vous rendre au wagon d'observation, qui se trouve à la queue du convoi.

Si vous avez été agréablement étonné de l'élégant confort du fumoir et de ses accessoires, vous êtes sûr d'être également stupéfait du délicieux luxe de ce wagon qui, quoique réservé en premier lieu aux passagères, est autant à vous qu'à elles. Les meubles de

rotin, tapissés de riches velours, les tapis moelleux, les larges et hautes fenêtres, légèrement arquées, avec leurs somptueuses draperies, les pupitres, les tables, les rayons de livres, semblables à ce que vous venez de voir au fumoir, ne sont que des détails. Le principal attrait de ce wagon se trouve plus loin, à l'extrême arrière. A première vue, cela vous rappelle une arcade sur laquelle donnerait cette magnifique chambre, et une arcade d'où la vue change constamment. Elle est aussi large que le wagon et aussi profonde. Il y a place pour plus d'une douzaine de sièges. Ses côtés son protégés par les côtés du wagon, qui s'étendent au dehors jusqu'à la grille de cuivre ouvragé qui en ferme l'extrémité, et son toit, c'est celui du wagon. Comme le train se met de nouveau à parcourir la rase campagne, à travers un paysage qui ressemble beaucoup plus à un paysage anglais qu'à n'importe quel autre du continent américain, vous remarquez des deux côtés de la route les pittoresques villas des citoyens les plus riches de Philadelphie, qui vivent là l'année entière ; mais de votre présente position vous remarquez également autre chose. La ligne du chemin de fer, avec ses quatre voies, s'étendant au loin derrière votre palais à la fuite rapide, se trouve, comme vous le voyez, en parfait état. Ses lourds rails d'acier, aussi polis qu'un miroir, s'appuient sur des traverses également espacées qui sont encaissées dans un lit de pierres uniformément taillées.

Vous remarquez, en outre, que votre convoi est protégé par le système des signaux de sections, et que nul train n'a le droit de passer sur la section entre les postes télégraphiques sur laquelle vous êtes, jusqu'à ce que vous en soyez sorti et en train de courir sur la prochaine ; vous êtes ainsi certain qu'une collision avec un convoi qui vous suivrait est rendue impossible.

"Un chemin merveilleux," observe votre plus proche voisin, "le seul en Amérique qui réunisse les trois choses nécessaires au voyage parfait, la sécurité, la vitesse et le confort. La compagnie emploie non seulement ce système de sections à signaux que vous

avez sans doute remarqué, mais, aussi l'aiguille perfectionnée, qui est une autre précaution, et le frein à air comprimé. Ce dernier accessoire permet au mécanicien d'être maître absolu de

TOUR DES SIGNAUX DU CHEMIN DE FER PENNSYLVANIE.

la vitesse du convoi, et d'ailleurs c'est lui, placé comme il l'est sur la locomotive, qui en est le meilleur juge. En somme, rien n'a été négligé par la Compagnie du Chemin de Fer Pennsylvanie pour

garantir à ses voyageurs une sécurité absolue. Les accidents y sont presque inconnus.

" Quant à la vitesse," poursuit votre voisin, "la compagnie fait constamment des progrès. Il y a quelques années elle construisit ces réservoirs," et tandis qu'il vous parle, vous voyez au-dessous de vous, entre les rails sur lesquels vous volez, un long et étroit bassin d'eau. "La locomotive," continue-t-il, y prend l'eau pendant la marche, sans diminuer matériellement la vitesse. Les lourds rails et le parfait état de la voie contribuent aussi à cette fin, ainsi que les ponts en pierre de la Compagnie. Dernièrement, aussi, le chemin même a été fait beaucoup plus droit. On a supprimé des courbes et diminué la roideur des montées. Le Pennsylvanie, voyez-vous, considère la vitesse comme l'essentiel, mais toujours subordonnée à la sécurité. Quant au confort offert aux voyageurs, il est inutile d'en parler. Vous avez ici non seulement le confort, mais le luxe. Vous ne trouveriez pas plus d'avantages dans aucun hôtel du pays."

L'idée peut vous venir de vouloir écrire une lettre, afin qu'elle parte par la malle européenne du lendemain matin. Vous n'aviez peut-être pas le temps de le faire avant votre départ. Vous aimeriez bien écrire maintenant, mais vous craignez que le mouvement du wagon, quelque doux et imperceptible qu'il soit, ne rende votre écriture indéchiffrable.

Votre voisin sourit et vous demande si vous n'avez pas remarqué le jeune homme assis devant un pupitre, dans le petit compartiment à l'autre bout du wagon. Alors vous apprenez que c'est un sténographe et un "typewriter," que ce que vous trouverez bon de lui dicter, il vous le rendra en caractèrs nettement imprimés, et qu'il jettera votre missive à la poste, au prochain arrêt, d'où elle retournera à New-York par la malle rapide et sera emportée le lendemain matin par le paquebot.

Peu de temps après le conducteur du wagon-salle-à-manger annonce que vous êtes servi, et si le coeur vous en dit, vous vous

attablez ; une douzaine d'huîtres "blue points" glacées, une tasse de bouillon, une côtelette et une salade, avec glaces et café noir, en appelleront aux estomacs les plus récalcitrants.

CHAMP DE TABAC DU COMTÉ DE LANCASTER, DANS LA PENNSYLVANIE.

Pendant ce temps vous avez traversé les comtés de Delaware et de Chester, en Pennsylvanie, avec leurs villas et hôtels suburbains, et avant que vous attaquiez sérieusement votre repas, vous

volez à travers le comté de Lancaster, dans lequel vous trouverez des terrains des plus fertiles, et les fermes les mieux tenues de l'État. La surface générale de ce pays est celle d'une plaine ondulée, interrompue par quelques élévations abruptes, et vu de la fenêtre du wagon, ce paysage semble être fait de pièces multicolores qui ne sont autres que ses champs bien cultivés. Là vous pouvez voir la plante du tabac pousser en grande abondance, car la culture de cette herbe et sa transformation en cigares est une des principales sources de revenus pour le comté de Lancaster. La ville de Lancaster, où naquit et fut élevé Robert Fulton, l'inventeur du bateau-à-vapeur, apparaît à votre droite, mais la voie ne la contourne qu'un instant, et une légère aperçue de ses clochers et des cheminées de ses moulins à coton et brasseries, c'est là tout ce qui vous est permis de voir.

Puis, à votre gauche, vous découvrez la rivière Susquehanna, coulant placidement entre ses bords plats, et au moment où les aiguilles de votre montre vont indiquer trois heures, le train roule doucement dans la gare de Harrisburg, la capitale de l'État "Clef de voûte." Au nord se trouve le Lebanon Valley qui comprend une grande étendue de terrains hautement cultivés, fertiles en minerai de fer et constellés d'usines. Au sud s'étend le Cumberland Valley, qui n'est dépassé en pittoresque, fertilité et richesse minière par aucune autre région en Amérique de même grandeur, et où se trouve un des endroits historiques des États-Unis, le champ de bataille de Gettysburg, sur lequel, en 1863, eut lieu le conflit le plus empoignant et le plus critique de la guerre entre le nord et le Sud.

Quand, après avoir quitté la gare de Harrisburg vous vous trouvez de nouveau en chemin, devant vous s'étend une perspective ininterrompue d'eaux miroitantes, d'îles verdoyantes, de collines ondoyantes et de côteaux boisés.

Encore cinq milles et vous avez atteint les montagnes Kittatinny, les premières de la grande chaîne de l'Allegheny, et tournant

brusquement à l'ouest, le convoi tonne au-dessus de la rivière Susquehanna, sur un pont long de trois mille six cent soixante-dix pieds. A droite, de gigantesques côtes s'élèvent, partagées par les eaux de la rivière, mais laissant de nombreuses roches dans le chenal pour briser le courant en rapides et le faire mousser d'écume, tandis

RIVIÈRE ET CANAL.

qu'à gauche les eaux tumultueuses, avec leurs îlots touffus, se portent vers Harrisburg, que vous avez laissé derrière vous, mais dont vous apercevez encore les dômes et les clochers.

Ayant retourné au wagon d'observation, les vues se suivent rapidement et sont tantôt magnifiques dans leur grandeur sauvage,

tantôt idylliques dans leur tranquille beauté. Quittant la Susquehanna, le chemin suit maintenant la magnifique et bleue Juanita dans sa course à travers les montagnes et les vallées jusqu'à ce qu'on atteigne sa source au sein des grandes Alleghenies. La minuscule rivière, se frayant un sentier au travers des montagnes environnantes, semble franchir les obstacles placés sur son chemin par stratégie autant que par force. Sur maints endroits elle s'est bravement jetée contre la muraille et l'a partagée en deux ; sur d'autres vous la voyez s'enrouler tortueusement autour de l'obstacle et se faufiler à la dérobée dans des vallons secrets. Aussi votre train, qui vole en avant et la serre de près, traverse un moment des vallées larges et cultivées, puis disparaît dans un ravin si étroit que le chemin que suit la voie n'est qu'une corniche de roche qui surplombe. Ici vous traversez en tunnel un contrefort, et plus loin, si tortueuse devient la rivière, que dans votre course vers l'ouest vous la passez et la repassez.

Vous apercevez tour à tour Mifflin, avec ses souvenirs des guerres indiennes—Lewistown, tout près du site où demeurait autrefois le fameux chef mingo Logan, Mount Union, à l'entrée de Jack's Narrows, gorge sauvage et abrupte—Mill Creek et ses carrières de sable, Huntingdon, et Tyrone, et maintenant vous approchez d'Altoona, où sont situés les célèbres ateliers de la Compagnie du Chemin de Fer Pennsylvanie. Votre trajet en plein air vous a donné un appétit qui demande à se satisfaire, mais comme vous savez que juste en sortant d'Altoona vous passerez à travers le plus magnifique pays de montagnes du voyage, cela vous engage à rester à votre place, et vous n'avez garde de vous en repentir.

Vous vous arrêtez quelques instants à la gare d'Altoona, puis la puissante locomotive à la tête du convoi se met, à toute vapeur, à gravir la plus roide montée de la ligne. La vallée que vous côtoyez s'enfonce de plus en plus, jusqu'à ce qu'elle devienne une vaste gorge dont le fond se cache sous une ombre impénétrable. Au loin dans la profondeur apparaissent des villas qui se perdent

bientôt dans l'obscurité, puis, comme la nuit se met à tomber, vous commencez le tour de la fameuse Courbe du Fer à Cheval, le plus étonnant tour de force de mécanique qu'on ait jamais résolu ; la merveille et l'admiration des voyageurs des quatre coins du globe ; le trait de la construction des chemins de fer en Amérique qu'on vous a dit avoir nécessité le plus de courage dans l'enfantement et l'habilité la plus miraculeuse dans l'exécution. Et main-

COURBE DU FER À CHEVAL.

tenant, comme l'énorme courbe, se jetant d'abord au nord, puis à l'ouest, puis enfin au sud, se présente à votre vue, vous avouez que vous ne pouviez vous faire une idée de sa grandeur. Un aigle plâne en quittant son aire au-dessus de votre tête, et flotte majestueusement avec ses ailes étendues sur un abîme si profond que votre cerveau en a le vertige. Les nuages dans lesquels vous grimpez volent bas, et cachent le pic abrupt de la montagne au côté de

la laquelle vous vous serrez, et forment un dais de couleur grise qui s'étend à moitié au-dessus d'au gouffre béant. Tout cela est si grand, si gigantesque, si majestueux, que vous reconnaissez que votre plume renoncerait à le dépeindre.

Votre train est tellement rapetissé par ce milieu, qu'il ne semble bientôt qu'un jouet nain, se mouvant avec une vitesse d'escargot autour de cette immense loupe de filons étincelants. De l'autre côté de l'abîme, un autre train semble lutter de vitesse avec le vôtre, et ses lumières, glissant dans l'ombre, lui donnent l'aspect d'un essaim de lucioles. En réalité il s'approche de vous, et au moment où vous tournez rapidement autour de la tête du fer à cheval, au nord de la vallée, il passe à côté de vous en mugissant, et une nouvelle course commence avec un échange de pistes.

Les nuages qui surplombaient la gorge se dispersent majestueusement alors, et au loin dans le gouffre, se déroulant en serpent jusqu'à ce qu'il se perde parmi les montagnes qui vous ferment l'horizon, apparait un mince filet d'eau. C'est un tributaire de la Juniata et ses eaux se rendent jusque dans la baie de Chesapeake ; tandis que de l'autre côté de la montagne, dont vous grimpez les arêtes abruptes en quête d'une ouverture à l'ouest, murmure un autre ruisseau, qui se jette dans la Conemaugh, et de rivière en rivière arrive au Mississippi et finalement au golfe du Mexique. En un mot, vous êtes sur le point de traverser la grande chaîne qui divise le continent, et à une hauteur de quelque deux mille pieds au-dessus du niveau de l'Atlantique.

À Allegrippus la beauté de ces sommets semble atteindre sa plus haute expression. À l'est, les chaînes succèdent aux chaînes, les dernières de plus en plus effacées jusqu'à ce qu'elles disparaissent dans l'azur de l'horizon. Les vallées s'élèvent graduellement, les montagnes s'affaissent, et vous vous trouvez sur une plaine raboteuse où l'industrie s'est assise avec ses fournaux, ses moulins et ses mines, et qui est pointillée d'habitations. Vous vous rendez au wagon-restaurant où, parmi les nombreuses lumières

électriques, l'on a servi le dîner ; le train se précipite dans un tunnel et la chaîne est traversée.

De rouges brasiers entrevus par les portes d'une suite de fournaises qui sont si proches de la voie que vous pouvez presque en sentir l'haleine enflammée, indiquent le pays où l'on brûle le coke et où les mines de charbon bitumineux abondent. Vous êtes encore à table quand vous passez Cresson, endroit le plus fréquenté en été de la Pennsylvanie de l'Ouest.

Si, pendant votre voyage à l'ouest ou votre retour à l'est, vous voulez voir ce que c'est qu'un pays de montagnes fréquenté l'été par les Américains, vous trouvez dans Cresson un spécimen typique. Sur la crête même d'une des montagne Alleghenies, au coeur de ce glorieux site accidenté et à quelques milles seulement du Fer à Cheval, sa situation est sans égale au point de vue du pittoresque et de la santé. L'hôtel est une construction imposante qui, avec ses villas, peut loger un millier de personnes. Ses terrains couvrent une superficie de plus de cinq cents acres dont la plus grande partie devient une magnifique pelouse en pente douce, ornée de parterres et parsemée d'arbres. L'hôtel même est vaste et confortable, ses chambres à coucher sont larges et bien aérées, ses salles à manger et ses salons meublés et décorés avec goût, et sa cuisine n'est surpassée par aucune de celles des autres résidences d'été en Amérique. Là aussi se trouvent des eaux minérales d'une efficacité incontestable, et tout ce qui peut rendre la vie agréable, depuis une écurie de louage jusqu'à un lawn-tennis.

Une demi-heure après, pendant que vous prenez votre café, le conducteur vous apprend que vous êtes aux alentours de Johnstown, le malheureux bourg qui fut presque entièrement détruit il y a quelques années. Une digue mal construite permit à la rivière Conemaugh de se précipiter en eaux diluviennes sur la petite ville, causant la perte de plusieurs milliers d'âmes et de millions de dollars.

En vous rendant encore une fois au fumoir pour savourer un cigare, cet appartement semble avoir emprunté aux lumières électriques un aspect plus gai même que pendant le jour. Vos com-

SUR LA RIVIÈRE CONEMAUGH

pagnons de voyage, sous l'influence d'un bon dîner, sont devenus plus expansifs. On fait une partie de whist dans un des compartiments situés entre le fumoir proprement dit et le buffet. Trois ou

quatre voyageurs discutent finances, en s'appuyant des chiffres de la fermeture de la Bourse affichés à Altoona ; quelques autres lisent et d'autres encore, le visage collé à la fenêtre, boivent à longs traits ce magnifique paysage montagneux auquel les rayons pâles de la lune prétent un reflet argenté, et de cette manière vous aussi pouvez vous faire une idée des " Pack-saddle narrows " de la Conemaugh et admirer la rivière sinueuse en bas et les sommets boisés en haut.

Une heure plus tard votre attention est attirée par de hautes colonnes de flammes qui forment d'étranges et de fantastiques arabesques dans la nuit ; un voyageur communicatif vous apprend que l'on a atteint le pays du gaz naturel. Vous passez devant plusieurs villages éclairés de cette façon ; puis vous distinguez au loin les feux vacillants de Pittsburg. Votre montre marque neuf heures et demi quand le train, exact à la minute près, entre dans le Union Depot de cette ville, l'extrémité ouest du Chemin de Fer Pennsylvanie proprement dit. Vous êtes un moment intrigué en lisant sur l'indicateur que vous partirez pour Chicago à 8 h. 45. C'est ici que l'heure du chemin de fer est changée. Jusqu'alors vous avez calculé votre journée suivant l'heure de l'est—au delà de Pittsburg vous compterez d'après l'heure centrale, qui est d'une heure en retard.

Le wagon-restaurant ayant alors accompli son but, est détaché du convoi, et pendant ce temps vous saisissez l'occasion de descendre et de faire une rapide promenade le long de la plateforme. De la gare vous ne pouvez avoir qu'une pauvre idée de la ville. A votre gauche s'élève une haute colline, sur le haut de laquelle une lumière électrique apparaît comme une étoile sur la voûte noire des cieux, tandis qu'à droite vous ne voyez qu'une suite de chemins ferrés.

Pourtant Pittsburg est une ville manufacturière de grande importance, et en plus une très jolie ville. On a apporté des perfectionnements publics et privés à ses beautés naturelles.

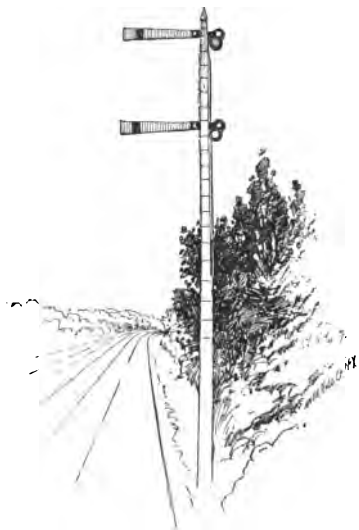
Vous ne pourriez trouver en Amérique une ville plus saine, et pour quelques détails essentiels du confort elle est sans rivale. Le gaz naturel abonde, et on le fournit à un taux peu élevé, pour le chauffage et la cuisine, dans les maisons particulières ainsi que dans les usines. Les institutions de charité, d'éducation et de correction sont nombreuses et ses édifices publics imposants.

Peu après avoir quitté Pittsburg vous retournez à votre wagon-lit et vous trouvez votre compartiment transformé-c'est un lit confortable entouré de portières en tapisserie. Les draps sont blancs, la toile fine, les oreillers doux et les couvertures chaudes. On a baissé les lumières, et quand vous vous décidez enfin à vous coucher, vous avouez être autant à votre aise là que dans un hôtel ou une résidence particulière. Le sommeil ne se fait pas attendre; et pendant ce temps le train roule sans secousses sur les voies ferrées du Pennsylvanie de l'ouest, traversant l'État d'Ohio et s'arrêtant à Alliance, Crestline et Lima, puis traversant l'Indiana où, au moment que le soleil levant jette à l'est les premières lueurs du jour, il s'arrête encore à Fort Wayne.

Quand vous ouvrez les yeux, le pays plat de l'État " Hoosier " s'étend devant vous à perte de vue, et vous vous retournez pour sommeiller jusqu'à ce que vous soyez éveillé de nouveau par la voix d'un des garçons, qui annonce aux voyageurs du wagon-lit que le déjeuner est servi. On a annexé le wagon-restaurant à Fort Wayne et quand, après avoir pris votre bain, après avoir été proprement rasé par le barbier et après avoir fini votre toilette dans un cabinet aux cuvettes d'argent vous vous dirigez enfin vers ce wagon, vous le trouvez indentique à celui que vous avez abandonné la veille à Pittsburg.

Vous n'avez pas fini votre repas matinal que vous apercevez à droite une ligne bleue étincelante. C'est le lac Michigan et vous êtes déja dans les faubourgs de Chicago. D'innombrables voies ferrées s'étendent de chaque côté; de petite gares devant lesquelles des trains locaux stationnent, ou qu'ils viennent de quitter, passent

devant vous ; des bâtiments de toute grandeur, depuis la modeste villa jusqu'au magasin gigantesque, n'apparaissent que pour disparaître ; et un homme en uniforme traverse le wagon en vous demandant à quel hôtel vous voulez descendre et combien de malles vous désirez y envoyer. C'est l'agent d'une compagnie d'omnibus et d'une compagnie locale pour le transport des bagages, et pour une somme modique il vous transportera, vous et vos bagages, à votre destination. Vous courez vite saisir vos effets dans le wagon-lit, et au moment où votre portemanteau est bouclé et vos couvertures roulées, le train se glisse dans le débarcadère de Chicago et s'arrête. Votre voyage est fini.



DANS les précédentes pages vous avez atteint Chicago au moyen du "Pennsylvania Limited," et quoique ce soit le meilleur, ce n'est pas non plus le seul train que les grandes facilités du Chemin de Fer Pennsylvanie offrent au voyageur. Un autre, presque aussi parfaitement organisé, c'est le "Columbian Express." Ce train, nommé ainsi en honneur de la grande Exposition, a été ajouté au service pour relever le "Limited," à cause du plus grand trafic inhérent à l'Exposition. Il se compose de wagons "Pullman Vestibule"—wagons-lits, wagons-restaurants, wagons-fumoirs et wagons de voyageurs, tous construits spécialement pour ce train. Ces wagons sont peints de la couleur ordinaire du Chemin de Fer Pennsylvanie, et avec leur fini noir et or présentent un aspect très attrayant à l'oeil. L'intérieur est peint en couleurs sévères et meublé avec tout le confort des wagons de première classe. Les wagons où l'on dîne sont ouverts pour tous les repas, de sorte que tout passager, même s'il n'a pas cru devoir retenir un compartiment dans le wagon-lit, est en mesure de prendre tous ses repas en route sans quitter le train.

Le "Columbian Express" quitte New-York l'après-midi de bonne heure et traverse l'État de New Jersey et toute la Pennsylvanie de l'Est avant que le rideau de la nuit ne tombe devant le paysage. Le voyageur ne verra pas le superbe panorama que la Pennsylvanie du Centre et de l'Ouest déroule aux yeux des voyageurs du "Limited;" se couchant pendant qu'il traverse les montagnes, il pourra se voir, s'il se lève tôt, aux environs de la petite ville affairée de Mansfield, dans l'État d'Ohio. Pendant que vous déjeunerez, vous ne vous tromperez pas à l'odeur de pétrole qui imprègnera délibérément le wagon, et à cet indice

vous saurez que le train traverse les grands gisements d'huile de l'Ohio, dont Lima est le centre. Quelques heures plus tard vous atteindrez Fort Wayne, dans l'Indiana, une des villes les plus importantes et le principal centre du réseau ferré entre Pittsburg et Chicago, et après un temps d'arrêt pour changer de locomotive vous continuerez votre chemin. Vous aurez un aperçu de Plymouth, Indiana, que le train traversera comme un éclair et deux heures plus tard vous pourrez voir les bords du lac Michigan ; l'interminable réseau de voies ferrées qui couvre la surface des faubourgs de Chicago vous jettera dans le plus grand étonnement et vous serez émerveillé de voir comment un mécanicien peut conduire son coursier rapide avec sécurité à travers une pareille confusion de rails et d'aiguilles. Un peu plus de vingt-cinq heures se sont écoulés depuis que vous avez quitté New-York jusqu'au moment où vous débarquez au milieu du brouhaha de la grande gare de Chicago.

Il se peut que vous choisissiez un train qui quitte New-York plus tard encore, vers six heures, et dans ce cas le "Western Express" sera votre choix. Ce train est très populaire parmi les hommes d'affaires pour la raison qu'il quitte la métropole de l'Est après tous les travaux du jour. Il est monté avec autant de confort que celui que nous venons de décrire, puisqu'il est composé de wagons-lits "Pullman Vestibule" et de wagons-restaurants. Sa course vers l'Ouest commence dans la nuit et le premier rayon du jour vous éveille dans la Pennsylvanie de l'Ouest, près de Pittsburg. Vous entrevoyez la grande ville du fer et sa soeur jumelle, Allegheny, toutes deux séparées par la rivière Allegheny ; vous coupez en deux le grand État de l'Ohio, avec ses industries diverses clairement manifestées par les villes et le pays que vous trouvez sur la ligne, et l'après-midi sur le tard vous traversez la frontière et vous entrez dans l'Indiana. Après le crépuscule vous glissez à travers le coin de l'Illinois, et vous vous arrêtez à Chicago au moment où le clocher de la gare sonne neuf heures et demi du soir.

Cependant le vrai train de nuit pour Chicago quitte New-

York à huit heures du soir. Sur celui-ci il n'y a aucun oubli du confort—on le nomme le "Pacific Express." C'est en quelque sorte le train le plus remarquable du service. Il est par excellence

VUE DE SANG HOLLOW, CHEMIN DE FER PENNSYLVANIE.

celui qui traverse le plus beau pays, car il arrive au matin dans les montagnes et coupe les Alleghenies quand le soleil levant répand ses éclats radieux et que l'air est parfumé de la fraîcheur du

matin. Le réveil parmi de telles scènes a d'abord des effets frappants, mais la brise des montagnes et la grandeur de ce paysage inondé des premières lueurs du soleil sont une ample récompense pour celui qui perd une heure ou deux de sommeil. Sur ce train le déjeuner se prend à Altoona, l'atelier des montagnes du Chemin de Fer Pennsylvanie, et après un excellent repas au Logan House, le train repart. On a aussi ajouté là un wagon d'observation et une seconde locomotive pour monter avec plus de facilité la pente roide.

Au bout de quelques minutes on découvre la Courbe du Fer à Cheval et un tressaillement d'admiration, qui se change en étonnement et en délices, s'empare de tous ceux qui voient les scènes de beauté sauvage qu'on trouve de tout côté. C'est un magnifique spectacle qu'on ne pourra jamais oublier.

L'entière partie Ouest de l'État de la Pennsylvanie, avec ses brûlants fours à coke, ses fournaux fumants et ses puits de pétrole flamboyants, sera traversée de jour, ainsi que la partie Est de l'État de l'Ohio aussi loin que Mansfield. Puis les ombres de la nuit tomberont peu à peu et le voyageur se couchera pour se réveiller de grand matin à sa destination—la ville de l'Exposition Universelle.

En supposant que vous avez voyagé directement de New-York à Chicago par l'un des trains que nous venons de décrire, ce serait une excellente idée de varier le trajet de retour en visitant le Capitale Nationale. Ceci peut se faire de la manière la plus satisfaisante en prenant à Chicago n'importe lequel des trains célèbres du Chemin de Fer Pennsylvanie. Ces trains quittent Chicago pendant le jour à des heures différentes et transportent votre wagon la distance entière, jusqu'à Washington aussi bien qu'à New-York. La route est la même que pour aller à l'ouest, entre Chicago et Harrisburg, Pennsylvanie. Là les lignes se divisent, et la section du train destinée à Washington est séparée de la section pour New-York, et se dirige vers la Capitale Nationale au moyen

d'un autre embranchement du Chemin de Fer Pennsylvanie. Peu après avoir quitté Harrisburg, la ligne de Washington traverse la Susquehanna sur un grand viaduc et suit les bords pittoresques de cette rivière pendant longtemps. Elle traverse aussi une des plus attrayantes et productives régions cultivées de l'Union, parsemée de vertes collines et de prairies fleuries. York, une des plus anciennes et des plus commerçantes villes de l'État, ville surtout manufacturière, est l'endroit principal de cette section de la route et peu après sa disparition au loin vous passez la frontière de l'État de Maryland. Un magnifique pays s'étend des deux côtés de la voie jusqu'au moment où le train entre dans la cité prospère et commerçante de Baltimore. On peut parfaitement s'arrêter ici, si l'on veut voir la ville la plus intéressante du haut Sud. Le temps que vous passerez à la parcourir vous sera amplement payé par la vue de son superbe port, protégé par les canons du fort historique McHenry, ses élévateurs de grains, ses monuments, ses rues actives et ses magnifiques parcs.

Quittant Union Station à Baltimore, le train passe sous la ville par une suite de tunnels, et arrive au milieu d'un pays plat et peu intéressant, qu'il met une heure à parcourir. Puis vous voyez poindre à l'horizon le dôme blanc du Capitole et vous reconnaissez que vous êtes en présence de la Capitale des États-Unis.

Revenant de Washington à New-York, les grandes facilités du

Chemin de Fer Pennsylvanie vous offrent encore une autre route. Les trains partent pour Philadelphie et pour New-York, presque à toutes les heures du jour, et parmi eux se trouvent quelques uns des plus rapides et des mieux équipés de ce grand chemin de fer.

En décrivant la route jusqu'à Chicago, on a supposé que le voyageur irait directement de New-York à la ville de l'Exposition et visiterait les autres villes à son gré en retournant à l'Est. Ceci n'est pas du tout nécessaire et on peut aussi bien faire le contraire. Votre billet pour Chicago vous permettra un arrêt à l'un ou à tous les points mentionnnés, et le voyageur n'a à consulter que son désir, pour savoir s'il doit s'arrêter en allant à l'Ouest ou en revenant à l'Est.

Nous donnons dans les pages suivantes des notes descriptives des principales villes en route entre New-York et Chicago.

Ces notes, quoique courtes, serviront sans doute à aiguiser la curiosité et en même temps permettront au voyageur de voir avec avantage tous les endroits intéressants de chaque ville.

ffrent encore une autre
et pour New-York, pr
eux se trouvent quelqu
de ce grand chemin
cago, on a supposé
k à la ville de l'Expo
retournant à l'Est.
ssi bien faire le co
un arrêt à l'un ou
'a à consulter que
lant à l'Ouest ou

des notes descriptives
et Chicago.
s doute à aiguiser la
ageur de voir avec
e ville.

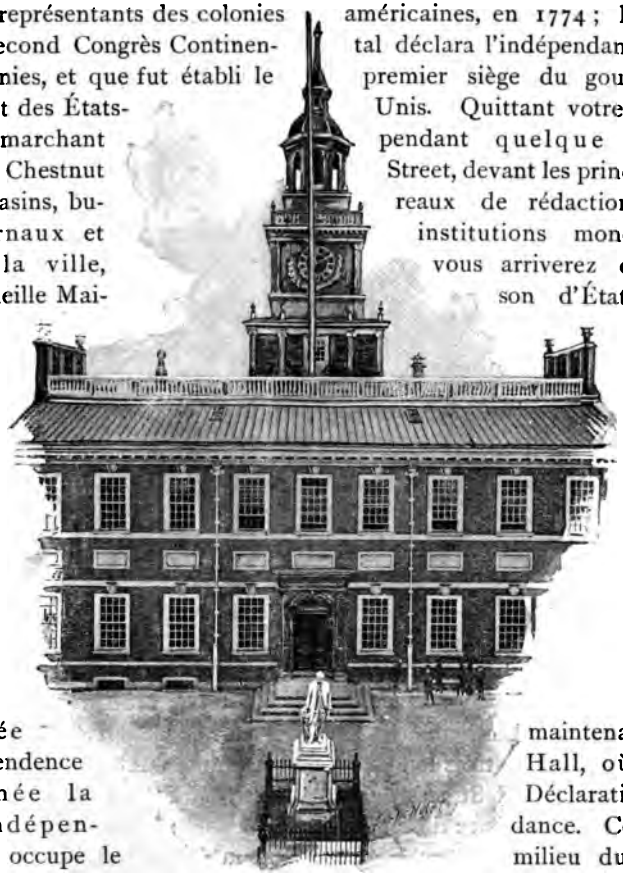
PHILADELPHIE.

DANS une situation centrale, au coeur même de la grande ville des Quakers et au milieu de son architecture la plus intéressante, il n'y a point de gare de chemin de fer en Amérique plus jolie ni mieux placée que celle de la Compagnie du Chemin de Fer Pennsylvanie à Broad Street. Vous y êtes amené par un chemin exhaussé qui s'étend jusqu'à l'autre bord de la rivière Schuylkill, la frontière ouest de la ville propre, une distance d'un mille et demi. Cette gare est construite de granit, de brique ornementée et de terre cuite, et son style est une combinaison pittoresque de l'architecture grecque, romaine et gothique ; sa beauté générale est rehaussée par une haute tour à horloge qui se dresse sur son coin nord-est. En descendant ses larges marches en pierre jusqu'à South Broad Street, vous apercevez une gigantesque masse de marbre blanc de l'autre côté de la rue, qui rapetisse la gare avec laquelle elle forme un contraste frappant et qui semble, forteresse puissante, vous défendre l'entrée de la ville des Quakers. C'est le nouvel Hôtel-de-Ville, qu'on reconnaît comme étant le plus grand édifice public des États-Unis, sans même excepter le Capitole à Washington. Il est situé à l'intersection de deux des plus larges et des plus importantes rues de Philadelphie, Broad Street et Market Street, et l'on peut dire qu'il marque le centre de la ville propre, géographiquement et au point de vue de la population. On a commencé sa construction en 1871 et elle est encore loin d'être achevée. L'édifice couvre une superficie de quatre acres et demi, sans comter la cour de deux cents pieds carrés qui est au milieu, ni la grande avenue, large de deux cent cinq pieds sur le côté nord et de cent trente-cinq sur les

autres côtés, qui l'entoure. Il contient cinq cent vingt chambres et on y trouve non seulement les bureaux municipaux mais aussi les salles d'audience de la Cour Suprême de la Pennsylvanie. La tour qui se dresse sur le milieu du côté nord, aura, quand elle sera finie, une hauteur de cinq cent trente-sept pieds et se terminera par une statue colossale de William Penn, le fondateur de la ville. Chestnut Street, la rue sur laquelle ou près de laquelle se trouvent les principaux hôtels, est à une longueur et demi de rue à droite en sortant de la gare, et un fiacre du Chemin de Fer Pennsylvanie, dont vous trouverez toujours un certain nombre dans la cour à gauche, vous conduira pour cinquante sous à n'importe lequel des hôtels que vous choisirez dans un rayon d'un mille. Tous ces hôtels sont marqués sur la carte de la ville. Les curiosité historiques de Philadelphie se trouvent presque toutes entre le nouvel Hôtel-de-Ville et la rivière Delaware, qui borne la ville à l'Est. Mais géographiquement, Philadelphie est la plus grande ville de l'Union, et la troisième au point de vue de la population, qui est d'un million quarante-cinq mille habitants, et naturellement ses institutions publiques et autres endroits curieux sont séparés par d'assez grandes distances.

HÔTEL DE VILLE, PHILADELPHIE.

Au point de vue historique, Philadelphie est la plus importante des villes américaines. C'est là que fut tenue la première réunion des représentants des colonies américaines, en 1774 ; là que le Second Congrès Continental déclara l'indépendance des colonies, et que fut établi le premier siège du gouvernement des États-Unis. Quittant votre hôtel et marchant pendant quelque temps sur Chestnut Street, devant les principaux magasins, bureaux de rédaction des journaux et institutions monétaires de la ville, vous arriverez devant la vieille Maison d'État, appelée maintenant Independence Hall, où fut signée la Déclaration de l'Indépendance. Cet édifice occupe le milieu du pâté de maisons entre la Cinquième et la Sixième rue, et se trouve flanqué des deux côtés par des constructions plus petites en brique rouge, du



INDEPENDENCE HALL.

même style d'une simplicité affecteé, et qui sont occupées par le gouvernement municipal, pour ses bureaux, ses salles de Justice et ses archives. Dans le vestibule sud d'Independence Hall, et sous la tour où elle fut autrefois suspendue, vous pouvez voir la vieille cloche qui proclama la liberté au peuple américain, et dans le musée qui occupe une des chambres du rez-de-chaussée se trouvent bien des reliques du temps de la Révolution. Dans la chambre en face il y a des portraits de ceux qui ont signé la Déclaration, la table sur laquelle ils la signèrent et d'autres meubles qui se trouvaient alors dans les salles du Congrès. Les chambres du haut sont destinées à l'usage des echevins, jusqu'à ce que ces derniers se transportent au nouvel Hôtel-de-Ville. En arriére se trouve Independence Square.

Carpenters' Hall est en arrière de Chestnut Street, à deux longueurs de rue du côté est et derrière une maison de banque très ornée: on y arrive par un étroit passage. Son style est à peu près le même qui celui de la Maison d'État, mais c'est beaucoup plus petit et avec pignon sur la rue. C'est là que se réunit le premier Congrès Continental et là, comme vous le dira une inscription sur la muraille, que "Henry, Hancock et Adams inspirèrent aux délégués des colonies le nerf et le muscle pour supporter les vicissitudes de la guerre." Cet édifice fut bâti en 1770, et destiné d'abord exclusivement à la Société des charpentiers, par qui il fut fondé. L'Intérieur a été restauré et rappelle autant que possible son premier aspect révolutionnaire ; ses murs sont décorés des reliques de cette époque. A trois longueurs de rue au nord-est de Carpenters' Hall, sur Second Street et au-dessus de Market, se trouve Christ Church, où, au temps des colonies, les officiers royaux assistaient au culte et où, après la guerre de la Révolution, le Président et les autres dignitaires des États-Unis avaient leurs bancs. Semblable aux édifices déja mentionnés, cette église est de brique rouge, et fut bâtie de 1727 à 1731 sur le site de la première église construite

en 1695. Son clocher contient un carillon, fondu à Londres à peu près vers le milieu du siècle dernier.

Une autre vieille église et qui mérite d'être visitée se trouve environ à un mille au sud et tout près de Second Street. Elle est connue sous le nom de "Old Swedes' Church," et fut bâtie en 1700 par les colons Scandinaves pour remplacer une construction en troncs d'arbres qu'on éleva en 1677, quatre années avant le débarquement de Penn, et qui servit à la fois d'église et de fort. Le vieux cimetière qui l'entoure est surtout intéressant. St. Peter's Church, sur les rues Third et Pine, et la Pine Street Presbyterian Church, sur les rues Fourth et Pine, sont des édifices du culte qui datent aussi de l'époque coloniale.

En retournant à votre hôtel, vous pourrez passer devant la construction du Pennsylvanie Hospital, qui occupe, avec ses terrains, le carré entier borné par les rues Eighth, Ninth, Spruce et Pine, et qui est l'un des plus beaux spécimens de l'architecture coloniale que l'on ait conservé de nos jours. Bâtie en 1755, les premières cliniques en Amérique eurent lieu dans ses murs.

En revenant à Chestnut Street, il y a deux ou trois endroits intéressants que vous n'avez pas encore vus. Il est possible que vous azez remarqué, en allant de la Maison d'État à Carpenters' Hall, et à l'est de Fifth Street, un édifice en marbre qui ressemble au Parthénon d'Athènes, et vous avez appris que, quoique bâti d'abord pour la Second United States Bank en 1819–1824, il est maintenant occupé par le Percepteur de la Douane du port de Philadelphie et par le Sous-Trésorier des États-Unis.

Vous avez aussi probablement vu le Drexel Building à côté, et qui s'étend jusqu'au coin de Fifth Street,—c'est là que se tient la Bourse de Philadelphie. Mais on a sans doute oublié de vous montrer la gigantesque bâtisse en pierre grise au coin de Ninth Street, communément appelée le Bureau de Poste ; elle contient aussi les salles d'audience des Cours des États-Unis, et des succursales de la Topographie des Côtes, du Relevé Géologique, du

Bureau des Phares, et les bureaux du Service Secret et du Service Météorologique du gouvernement. En y comprenant le site, cette bâtisse a couté près de $8,000,000. La Monnaie des États-Unis se trouve environ quatre longueurs de rue plus loin à l'ouest, et vous trouverez beaucoup d'intérêt à la visiter.

Après vous être promené d'un bout à l'autre de Chestnut Street, vous pourriez vous diriger au sud sur Broad Street, jusqu'à l'un des édifices les plus imposants de Philadelphie, la Bibliothèque Ridgeway. C'est une succursale de la Bibliothèque de Philadelphie (institution libre qui remonte au temps de Franklin), et le produit d'un legs de plus d'un million de dollars laissé par le Docteur John Rush, qui gît, ainsi que sa femme qui a donné son nom a l'édifice, enterré dans ses murs.

Une visite sur North Broad Street serait également satisfaisante. Au delà du nouvel Hôtel-de-Ville se trouve le Temple Maçonnique, construction de granit de grandes dimensions et d'un dessin ornementé. Une rue plus au nord et en occupant le coin, se trouve l'édifice quelque peu enjolivé de la "Pennsylvania Academy of Fine Arts," contenant une des plus belles galeries de peinture du pays et une admirable École des Arts. Un peu plus loin on peut voir le "Hahnemann Medical College and Hospital," puis Broad Street se trouve occupé, pendant un bout du chemin, par des usines, entre autres, la fabrique de locomotives Baldwin. Quelques longueurs de rue plus au nord commence la partie de la rue consacrée aux demeures privées, et vous en verrez là les plus belles de la ville.

À peu près à un mille vers l'ouest, quittant Broad Street à Girard Avenue, vous trouverez le Collège Girard, avec ses quarante acres de terrains et ses bâtiments plus ou moins pittoresques. C'est une maison d'éducation pour les orphelins, fondée et dotée par feu Etienne Girard.

La principale institution d'éducation de Philadelphie—l'Université de la Pennsylvanie—est située à l'ouest de la rivière

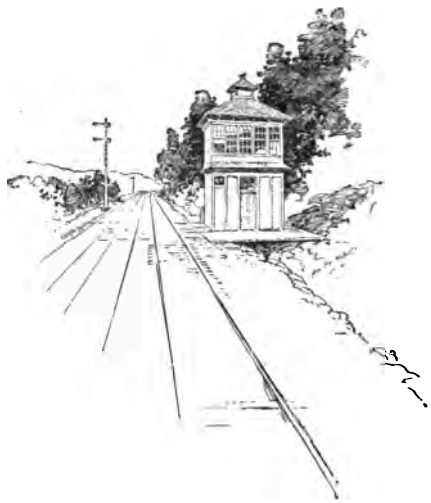
Schuylkill, dans ce qu'on nomme la ville Ouest. Ses bâtiments sont grands et ses terrains vastes. Sa chartre date de 1753, et sa présente position florissante est dûe à l'augmentation en valeur de ses dépendances. Ses différentes écoles répondent à presque toutes les branches de l'éducation, mais la plus célèbre est celle de médecine, qui est considérée à la hauteur des meilleures au monde.

En vous rendant à l'Université vous remarquerez, au coin des rues Chestnut et Thirty-third, le magnifique et nouvel édifice du Drexel Institute. Il fut construit et renté par la générosité de l'éminent banquier, Mr. A. J. Drexel, et a pour objet l'éducation des jeunes gens des deux sexes dans les sentiers de l'industrie et de l'art. C'est une charité magnifique. Le musée est rempli d'objets rares, et dans sa bibliothèque se trouvent quantité de livres et de manuscrits qu'on chercherait vainement ailleurs

Les cercles, à Philadelphie, ainsi que ses autres institutions, se trouvent éparpillés de tous les côtés, mais les principaux sont à petite distance de Broad et de Walnut Streets. Là se trouvent le Philadelphia Club, le plus ancien et le mieux choisi ; le Union League, qui est le plus riche ; le Art, le University, le Rittenhouse et le Manufacturers'.

Philadelphie possède, dans Fairmount Park, un endroit de récréation publique des plus magnifiques. D'une étendue de sept milles le long des bords de la rivière Schuylkill, et de six milles le long du Wissahickon Creek, il st d'une richesse naturelle des plus pittoresques. Ses jardins zoologiques sont les plus beaux de l'Amérique, et parmi ses reliques de l'Exposition du Centenaire en 1876, il y en a de grand attrait. Au nombres des résidence privées, datant des jours de la colonie, et qu'on trouve dans son parcours, il y a Mount Pleasant, autrefois la demeure de Benedict Arnold, et Belmont Mansion, où le juge Peters reçut Washington et Lafayette. La maison en briques que William Penn s'étai bâtie près de Second et Market Streets a été transportée au parc ; c'est un endroit intéressant, qu'on trouve sur une des principales allées.

On pourrait avec profit passer bien des jours à visiter les nombreuses fabriques de Philadelphie, car c'est d'abord une ville manufacturière ; on verra aussi quantité d'établissements religieux, de charité, d'éducation et autres qui paieront amplement le temps qu'on y aura consacré.



WASHINGTON.

WASHINGTON, différente des autres villes américaines, l'est aussi des autre capitales du monde, et d'une manière frappante. Cette ville fut créée à seule fin d'être le siège du gouvernement ; aussi est-elle en contraste avec ces capitales européennes qui furent choisies comme telles en raison de leur commerce et de leur population. Le major L'Enfant, un ingénieur français, prépara le plan topographique de la ville sous la direction du Président Washington et de Thomas Jefferson, alors Secrétaire d'État. Il prit pour modèle la topographie de Versailles, le siège du gouvernement en France, introduisant l'idée de larges avenues transversales coupant les principales rues de la ville, avec des squares et des places en cercle et en triangle très fréquentes ; vous trouverez tout cela aujourd'hui comme trait principal de la topographie de la ville. La longueur totale des rues et avenues est de deux cent soixante-quatre milles et leur largeur est supérieure à celle de n'importe laquelle des autre villes du monde. Il y a en tout vingt-et-une avenues, qui portent le nom de divers États de l'Union. Une de celles-ci, Pennsylvania Avenue, la principale rue de Washington, a cent soixante pieds de largeur et s'étend du Capitole à l'édifice du Département du Trésor. Vous êtes presque certain de passer sur cette rue en allant de la gare à votre hôtel, que vous choisirez sans doute parmi le groupe situé dans le voisinage de la Maison Blanche, ou Palais Exécutif, et du Département du Trésor.

La principale curiosité de Washington c'est le Capitole, dont vous avez sans doute déja vu le dôme dans l'éloignement, en tournant dans Pennsylvania Avenue. Un tramway de la ligne

"Washington and Georgetown" ou un "Herdic coach," sur lesquels le voyage coûte cinq sous, vous déposera devant la façade

LE CAPITOLE DES ÉTATS-UNIS.

ouest de cet édifice, et comme vous montez le grand escalier et la terrace, et marchez autour du Capitole vers l'est, vous appréciez pour la première fois les colossales proportions de cette maison de conseil des législateurs de la nation. Vous ne vous étonnez pas d'apprendre que cet édifice mesure sept cent cinquante-et-un pieds de long sur trois cent vingt-quatre pieds de large ; qu'il a une superficie de trois acres et demi, et que

son dôme s'élève à trois cent quatre-vingt-dix-sept pieds au-dessus de la rivière Potomac à marée basse. Cela ne vous surprend pas non plus, en voyant les gracieuses proportions de ses colonnes et de ses murs en marbre blanc, d'apprendre qu'il a été loué par les meilleurs juges de tous les pays, presque à l'unanimité, comme étant le plus frappant édifice moderne au monde. Vous examinez avec quelque soin les statues qui ornent le portique et les grandes portes en bronze par Randolph Rogers, qui représentent, alto relievo, les scènes de la vie de Colomb et la découverte de l'Amérique. Puis vous passez à la rotonde, qui est l'attrait central du Capitole, et qui consiste en une salle circulaire, ayant quatre-vingt-seize pieds de diamètre et cent quatre-vingts pieds de haut ; dans l'intérieur du dôme vous voyez une gigantesque fresque de Brumidi, représentant des sujets allégoriques et historiques. Des peintures de scènes tirées de l'histoire de la nation ornent également les huit panneaux du mur environnant.

En sortant de la rotonde par la porte ouest vous gagnez la Bibliothèque du Congrès, qui, avec ses six cent cinquante mille volumes et ses trois cent mille brochures, est la plus grande bibliothèque des États-Unis et la cinquième au monde. De la rotonde vous pouvez également passer à la salle de la Cour Suprême, avec ses bustes en marbre des "Chief Justices" des États-Unis, et de là aussi s'élève l'escalier qui mène au dôme ; et si vous croyez devoir y monter, vous y verrez un panorama d'une beauté sans pareille. La Salle des Statues, de l'autre côté de la rotonde, renferme les statues des hommes éminents de chaque État—hommes d'épée et de robe, et législateurs.

Dans l'aile gauche du Capitole se trouve la Salle du Sénat, et les niches de ses galeries sont ornées des bustes en marbre des Vice-Présidents. Dans cette aile se trouvent aussi le cabinet du Président, celui du Vice-Président, la Chambre de Marbre, ou salon de réception des Sénateurs, et les chambres des différentes

commissions du Sénat. Dans l'aile gauche on peut voir la Salle des Représentants entourée de la chambre du Speaker, de la Bibliothèque des Représentants et de leurs différentes chambres de commissions. Les grands escaliers qui mènent aux différents étages de l'édifice sont tous décorés d'une manière originale et les murs et plafonds des corridors, ainsi que ceux de presque toutes les salles, sont célèbres pour les fresques qu'on y voit peintes.

En quittant le Capitole vous passez par la porte ouest et descendant le grand escalier, orné de riches décorations, vous vous dirigez à droite sur la large allée qui mène aux Jardins Botan-

iques, et vous trouvez là dans les serres de rares échantillons de la flore des tropiques.

Le Palais Exécutif, la résidence du Président des États-Unis et qu'on appelle communément la Maison Blanche, se trouve à l'autre bout de Pennsylvania Avenue, entre l'édifice du Département du Trésor et celui qui contient les Départements de la Guerre, de l'État et de la Marine. C'est un édifice simple et imposant, en pierre de taille peint en blanc, avec une colonnade de huit colonnes Ioniques simples en avant, et un portique

demi-circulaire en arrière, et il est environné de terrains auxquels on a donné l'aspect d'un parc par des fontaines, des bosquets et des fleurs. La Salle de l'Est est la seule ouverte au public—salle large et haute, décorée dans le style grec. Sur ses murs on peut voir les portraits de Washington, Jefferson, Lincoln et de Mme. Washington. Les autres salles du rez-de-chaussée,—la Chambre Bleue, la Chambre Verte et les Salles-à-Manger d'État—il ne vous sera pas permis de les visiter à moins de permision spéciale. À l'étage supérieur se trouvent les cabinets du Président et de ses Secrétaires, ainsi que les appartements de la famille du Président.

Des fenêtres de derrière de la Maison Blanche, on peut voir l'obélisque de Washington, ou monument national. C'est la plus haute construction en maçonnerie du monde entier, cette colonne en marbre de Maryland s'élevant à cinq cent cinquante-cinq pieds.

La puissante masse de granit, de fer et d'ardoise que vous remarquez à votre gauche, en quittant la Maison Blanche, consiste en quatre constructions de rapports égaux, unies par des ailes et contenant les bureaux de la Guerre, de la Marine et du Département d'État. Elle couvre une superficie de quatre acres et demi ; ses corridors ajoutés l'un à l'autre auraient plus de deux milles de long et elle a coûté en tout près de $11,000,000.

Le Département d'État, qui est dans l'aile gauche, aura votre première visite, et vous prendrez l'ascenseur pour monter á la Bibliothèque sur le troisième étage, où l'on vous fera voir le brouillon de la Déclaration de l'Indépendance, le pupitre sur lequel on l'écrivit, et la première copie grossoyée et signée, puis une caisse vitrée remplie d'objets historiques et d'autres choses dignes d'intérêt. Les cinquante mille volumes de la Bibliothèque, comprenant les oeuvres des grands écrivains de toutes les époques sur les divers sujets d'affaires internationales, les statuts, documents d'État, traités, alliances, manifestes et les correspondances, forment la plus belle collection de ce genre au monde, et c'est un rayon

d'une force invincible dans la grande roue de l'État. Ici, dans la chambre réservée aux brevets et pardons, vous voyez le grand sceau de l'Union, et dans les chambres adjacentes, et dans celles au-dessus, se trouvent les archives de la nation. Le salon de réception diplomatique est à l'étage au-dessous, ainsi que l'antichambre diplomatique et le cabinet du Secrétaire d'État.

Dans l'aile est du bâtiment se trouve le Département de la Marine, le cabinet du Secrétaire de la Marine occupant le palier en face des escaliers du centre, qui sont d'ailleurs une des beautés de l'intérieur, s'étendant du rez-de-chaussée aux combles. Dans le corridor vous pouvez voir de superbes modèles des navires de guerre modernes des États-Unis, et montant au quatrième étage, vous visitez la Bibliothèque de ce Département. Les autres curiosités de cette aile sont le Bureau Hydrographique avec sa machine à imprimer les cartes marines, la plus grande des États-Unis, et le Bureau de l'Almanach Nautique.

Les appartements magnifiques du Secrétaire de la Guerre sont situés au deuxième étage de l'aile ouest, et vous y verrez une collection de portraits des Secrétaires et des généraux distingués.

Au coin nord-est de Seventeenth Street et de Pennsylvania Avenue vous vous arrêtez à la galerie d'art Corcoran, qui, quoique n'étant pas une institution publique, dans ce sens qu'elle n'est pas sous le patronage du gouvernement, n'en est pas moins une des plus intéressantes institutions de Washington. Dans ses galeries vous voyez une admirable collection de tableaux et de sculptures, une des statues, entre autres, l' " Esclave Grec " de Powers, étant toute seule une compensation digne de votre visite.

En passant par Lafayette Park, qui est sur votre chemin pour aller au Département du Trésor, vous vous arrêtez un moment pour regarder la statue de Lafayette et ses compatriotes, le Comte de Rochambeau et le Chevalier Duportail, de l'armée française, et les Comtes d'Estaing et de Grasse, de la marine française. Cette statue est l'ouvrage d'Antoine Falquière et d'Antonin Mercié, et

fut érigée en 1890, par suite d'un ordre du Congrès. Puis comme le Département de la Justice et la "Court of Claims" se trouvent sur votre route, vous les visitez.

L'immense édifice du Département du Trésor a quatre façades, et celle de l'ouest, qui fait face à la ville, représente l'ancienne partie de l'édifice, et se trouve bâtie en pierre de taille de la Virginie ; quant aux trois autres, bâties plus tard, elles sont en granit du Maine, et les colonnes monolithes de la façade sud sont

GARE DU CHEMIN DE FER PENNSYLVANIE À WASHINGTON, D. C.

au nombre des plus grandes au monde. En entrant dans l'édifice, vous passez à la caisse où l'on rembourse en argent monnayé tous les bons du Trésor ; à son extrémité est, il y a un caveau contenant des espèces des États-Unis, quelquefois pour jusqu'à $40,000,000. Dans le soubassement se trouve la division de la cancellation, et là des femmes comptent, cancellent et détruisent les bons qu'on a envoyés au Trésor pour le remboursement. Dans

les caves, sous la cour Nord, se trouve l'or et l'argent. Dans les bureaux de l'Architecte en chef, aussi placés dans cet édifice, vous verrez les dessins et les plans des constructions publiques des États-Unis, et au troisième étage, dans les bureaux du Service Secret du Trésor, non seulement une collection des photographies de faux-monnayeurs, mais aussi une collection des outils employés par eux. Le Secrétaire du Trésor a ses bureaux au second étage.

Afin d'obtenir une idée de la Maison Blanche sur la façade sud, vous vous promenez sur les terrains du Président, où, s'il est passé cinq heures de l'après-midi et si ce jour se trouve être le Samedi, vous verrez la musique maritime, qui exécutera ses morceaux sur la pelouse. Vous pourrez aussi voir, de l'autre côté de B Street, les étangs des États-Unis, où l'on propage les carpes et d'autres poissons encore ; vous pourrez aussi obtenir une meilleure idée des proportions colossales de l'Obélisque de Washington que vous n'avez pu le faire des fenêtres de la Chambre de l'Est, et vous verrez les maisons et les serres d'acclimatation où sont élevés les arbres, les arbustes, les fleurs et les plantes à feuillage divers dont le gouvernement orne ses parcs publics et ses réserves.

Vous pouvez voir aussi, dans ce voisinage, les Bureaux de Gravure et d'Imprimerie, où vous verrez les procédés employés pour fabriquer le papier-monnaie et les bons ; le Département d'Agriculture avec son bâtiment, ses terrains et ses serres que vous trouverez pleines d'intérêt ; le "Smithsonian Institution" et le Musée National, avec leurs échantillons d'oiseaux, de bêtes, de poissons, de poteries, de céramique et de textiles ; le Musée Médical de l'Armée et sa Bibliothèque, dans lesquels sont exhibés les approvisionnements médicaux, deux-cents-mille livres traitant de sujets médicaux, et des modèles en cire démontrant les blessures et les maladies ; et enfin la bâtisse de la Commission des Pêcheries avec ses spécimens démontrant la couvée des oeufs de poisson et son aquarium.

Les édifices du gouvernement qu'il vous reste à voir sont ceux du Département de l'Intérieur — le Bureau des Brevets et le Bureau des Pensions — et celui du Bureau de Poste. Ils sont situés près les uns des autres, au nord de Pennsylvania Avenue et à peu près à mi-chemin entre le Département du Trésor et le Capitole. Le grand édifice de granit, de pierre de taille et de marbre, qui couvre l'espace de deux carrés de maisons entre Seventh et Ninth Street et entre F et G Street, est le Bureau des Brevets et vous pouvez passer des heures à admirer son musée de modèles dans lequel vous trouverez chaque machine ou invention qui ait jamais été brevetée aux États-Unis et le nombre en atteint environ deux cent mille. Dans ses superbes salles vous trouverez aussi quantité d'objets d'un intérêt historique, entre autres la première presse d'imprimerie employée par Benjamin Franklin.

FAÇADE SUD DE LA MAISON BLANCHE.

En face du Bureau des Brevets, et au sud, se trouve le Bureau Général de la Poste, dans lequel le Maître Général de la Poste a ses bureaux, et au troisième étage, dans le Musée du Bureau des Lettres Mortes, vous trouverez des lettres et des écrits curieusement adressés.

Le Bureau des Pensions, à quelques rues vers l'est, est l'édifice public le plus neuf de Washington, et se trouve en grand contraste

avec les autres, tant au point de vue de la simplicité qu'à celui des matériaux employés dans sa construction, ces derniers étant la brique, la terre cuite et le fer. C'est là que se donne le bal à l'occasion de l'inauguration d'un Président, et il y a grandement place pour une telle assemblée. Dans ses salles nombreuses on vaque aux affaires du Bureau des Pensions.

Parmi les autres curiosités de la Capitale nationale, qui toutes valent la peine d'une visite, se trouvent : l'Observatoire Naval au pied de Twenty-fourth Street, sur la rive du Potomac, et où se trouve un des plus grands télescopes du monde ; les Baraquements de l'Armée, au pied de "Four and One-half Street," d'un intérêt historique parce qu'il y a là le vieux Pénitencier, célèbre par le rôle qu'il joua aux assises qui eurent lieu après l'assassinat du Président Lincoln ; les Chantiers de la Marine et la Fonderie de Canons, où l'on fabrique la plus grande quantité des approvisionnements navals, et où vous trouverez un intéressant musée de reliques navales ; les Baraquements de la Marine où, dans la caserne, se donnent les concerts de l'Orchestre de la Marine ; le Cimetière du Congres, où gisent plusieurs membres du Congrès du commencement du siècle, deux Vice-Présidents—Gerry et Clinton—des généraux, des amiraux et d'autres d'une célébrité nationale ; la Prison des États-Unis, où Guiteau, l'assassin du Président Garfield, fut incarcéré et finalement pendu; et l'Imprimerie du Gouvernement, où s'imprime le "Congressional Record" et les mille et un rapports, inventaires, discours et autres que l'on juge à propos de publier et de faire circuler.

Dans le cas où vous vous arrêteriez assez longtemps à Washington vous pourriez passer quelques jours en excursions dans les faubourgs. Vous visiterez le Cimetière d'Oak Hill, à Georgetown ou West Washington, qui est une des plus belles villes de la mort du pays ; vous irez à Arlington, sur la rive virginienne du Potomac, où vous aurez une excellente idée de la première demeure d'une vieille famille de la Virginie, et verrez aussi les tombes de seize

mille soldats qui périrent pendant la guerre entre le Nord et le Sud ; et vous ferez une promenade en voiture à travers les quartiers les plus élégants de la ville et des faubourgs jusqu'à ce que vous arriviez aux magnifiques chutes du Potomac, où est situé le réservoir de la ville et où vous verrez quelques vues des sites les plus pittoresques des alentours de Washington. Mount Vernon, la demeure de Washington, qui est maintenant, dans tous ses détails, comme elle était au temps du Père de son Pays, mérite bien une visite, ainsi que le Soldiers' Home et le Cimetière National, dans lequel il a été enterré cinq mille quatre cent vingt-quatre soldats et où vous pourrez voir une chapelle commémorative en granit, contenant les restes du Général John A. Logan.

MOUNT VERNON--LA DEMEURE DE WASHINGTON.

CHICAGO.

UN fracas de roues, un brouhaha qui s'enfle à devenir un rugissement, une odeur de fumée bitumineuse qui imprègne tout, un coin de rue avec un dais de fer qui s'étend bien au-dessus du trottoir que vous traversez et une rangée de maisons pittoresques en face. Quelqu'un vous prend le billet rouge perforé de petits trous que vous tenez dans votre main ; une voix s'élève : "Par ici, Monsieur ! " la porte ouverte d'un omnibus apparâit devant vous, et puis vous vous apercevez que vous avez pris la seule place libre dans l'intérieur, que la porte s'est fermée bruyamment, que les chevaux ont répondu vivement au claquement du long fouet du cocher et qu'ils ont tourné brusquement à gauche et enfin que votre véhicule se débrouille à travers l'embarras de voitures de toute sorte, camions, fiacres et tramways. Vous traversez un étroit pont en fer qui est suspendu au-dessus d'un cours d'eau presque aussi étroit, et un homme à votre droite vous explique que vous passez la rivière Chicago, qui divise la ville en plusieurs sections et qui constitue une partie essentielle du port de la ville. Puis vous êtes plongé dans une gorge étroite entre de hautes montagnes de pierre—une suite de rues bordées de gigantesques maisons—des rues, sur les pavés gris et sales desquelles roule le flot commercial de la ville ; puis vous passez devant le Conseil du Commerce et traversant ses larges portes, les hommes et les jeunes garçons ressemblent à des abeilles entrant et sortant d'une ruche. Vous suivéz cette rue-ci, puis vous traversez celle-là ; vous côtoyez de grands tas de matériaux dont surgissent de nouvelles constructions, se dressant en fuseaux vers le ciel enfumé ;

vous passez à côté de misérables et basses baraques qu'on dirait avoir été bâties aussitôt après le feu d'il y a vingt ans et qu'on n'aurait pas touchées depuis. Enfin apparaît un soudain éclair de lumière, un ciel lumineux réfléchi et se fondant dans une vaste étendue d'eaux d'un bleu verdâtre, froides comme l'acier, et vous débouchez sur les bords du lac, roulant le long d'un boulevard tout blanc, bien arrosé et pour cette raison sans poussière, et voyant, d'un côté les vertes pelouses du parc du lac et de l'autre, merveille sur merveille de l'architecture.

On vous nomme la ville comme la huitième merveille du monde, et on vous dit qu'elle fut bâtie en un jour, parce que sa croissance a été plus rapide que celle de "Jack's beanstalk" du conte américain. Comparée aux villes de l'Est, Chicago n'est qu'une enfant en layette, mais qu'elle enfant ! Bien qu'elle ne fût incorporée qu'en 1837, quand sa population n'était que de quatre-mille-cent-soixante-dix âmes et qu'elle n'avait qu'une superficie de dix ou onze milles carrés, elle s'est accrue depuis cette époque, malgré des désastres qui eussent découragé neuf-cents-quatre-vingt-dix-neuf villes sur mille, et elle a pris un tel développement, qu'au dernier recensement elle se trouvait la seconde ville de l'Union et la sixième du monde, ayant une population d'un million quatre-vingt-dix-huit-mille-cinq-cents-soixante-seize âmes dans un territoire de cent-quatre-vingt-deux-milles carrés.

Pendant le grand feu de 1871 les flammes dévorèrent pour $200,000,000. Le feu brûla pendant plus de deux jours, nettoyant soixante-cinq acres par heure et engloutissant sept millions et demi de dollars toutes les soixante minutes ; et pourtant pas un habitant de Chicago à l'époque actuelle ne manquera de vous représenter ce feu comme un bienfait déguisé. Des ruines de cet embrasement sortit la ville de Chicago de nos jours. Depuis 1876 cinquante-sept-mille maisons ont été construites au coût de $256,000,000, et d'une longueur de façades égale à deux-cents-cinquante-six-milles ; Chicago possède maintenant un système de

parcs des plus magnifiques au monde et comprenant dix-neuf-cents-soixante-quinze acres ; ses boulevards et ses promenades sont les plus belles de l'Amérique ; son commerce se monte à plus d'un milliard et un quart de dollars par année ; elle fait aussi chaque année un commerce de bestiaux se chiffrant de $200,000,000 à $300,000,000 ; Chicago et le plus grand centre de chemins de fer au monde — vingt-six lignes différentes entrant dans la ville ; $190,000,000 sont versés en établissements manufacturiers, qui emploient cent-soixante-dix-sept-mille mains, auxquelles on paie en salaires $96,000,000 et qui produisent une valeur de $528,000,000 ; et en plus la ville se trouve être le premier port maritime des États-Unis, les arrivées quotidiennes et les départs étant supérieurs à ceux de New York de presque cinquante pour cent.

Un train composé de quatre tramways à cable, glisse à côté de vous avec un son bourdonnant et file rapidament sur l'avenue longue, large et droite ; un autre train d'égale longueur, marchant en sens contraire, tourne la courbe du coin où vous stationnez, s'arrête un moment pour permettre à un passager de descendre, puis disparaît dans la rue transversale ; un gardien de la paix vous fait signe d'avancer ainsi que les autres piétons, et levant son bâton avec menace, contient un cocher d'une voiture pour le transport de paquets qui vous eût écrasé sans éprouver le moindre remords de conscience ; un fiacre "hansom" passe rapidement à côté de l'homme de police ; un petit télégraphiste, la cigarette entre les lèvres, vous arrête à mi-chemin entre les rails et le trottoir pour vous demander du feu de votre cigare ; un camelot, qui voudrait vendre un cirage breveté à la foule qui l'entoure, débite de vieilles plaisanteries pour attirer l'attention ; et trois petits marchands de journaux se battent pour obtenir un client qui a signifié son intention d'acheter un journal.

Vous vous êtes promené tout le matin dans les rues de Chicago. Vous avez monté l'une, descendu l'autre, traversé celle-ci et suivi celle-là jusqu'à ce que les hautes bâtisses vous

soient devenues familières et que les musées à dix sous, avec leur façade couverte de peintures, aient commencé à vous être de vieux amis. Vous avez vu le commerçant de Chicago, poussant, courant, bousculant comme s'il n'avait que cette journée pour mettre en ordre ses affaires avant de partir pour une autre sphère ; vous

UNE COURBE PITTORESQUE DU CHEMIN DE FER PENNSYLVANIE.

l'avez vu se diriger vers son bureau une heure ou deux après l'aurore, vous l'avez observé mangeant précipitamment son déjeuner à midi, et vous l'avez trouvé tellement pressé de rétourner à ses affaires que vous n'avez pu être dirigé par lui vers l'Hôtel-de-Ville, qui n'est pourtant qu'à une rue de distance. Vous avez vu la femme de Chicago dans sa toilette de ville, ressemblant

beaucoup aux autres américaines, mais peut-être un peu plus grande et d'un aspect plus gai que ses soeurs de l'Est ; vous avez vu aussi la foule de Chicago, inquiète, nerveuse et houleuse.

Enfin vous avez trouvé tout seul votre chemin jusqu'à l'Hôtel-de-Ville et vous êtes maintenant à l'un de ses quatre coins, admirant d'un seul regard la grandeur de son architecture, l'ensemble et les détails. Vous vous apercevez que c'est une construction double qui occupe le carré entier borné par les rues Clark, La Salle, Washington et Randolph, et c'est non seulement l'Hotel-de-Ville, mais aussi l'édifice de la Cour du Comté. Le style est celui de la Renaissance française moderne, et les matériaux dont l'édifice est bâti sont en partie de la pierre calcaire des hautes couches siluriennes des carrières de l'Illinois, et en partie—les colonnes, pilastres et médaillons—du granit du Maine.

C'est cet édifice qui a succédé au vieux Palais de Justice qui se dressait sur le même site, au centre d'un superbe parc verdoyant, et qui, dans cette fatale nuit de Dimanche, en Octobre 1871, pendant que sa cloche sonnait encore le tocsin, prit feu au moyen d'une pièce de bois enflammée que le vent puissant transportait d'une grande distance, et fut entièrement consumé. Le présent édifice fut commencé en 1877, sur les ruines de l'ancien, et on l'acheva cinq ans plus tard, le coût total étant environ $5,000,000. Vous entrez du côté de Washington Street par le corridor en forme de tunnel qui s'étend sur toute la longueur du rez-de-chaussée, vous entrez une minute au Département Sanitaire, puis vous vous rendez pour une courte visite au bureau des "Detectives" de la ville où vous voyez ce qu'on appelle "la boîte à suer"—c'est là que les prévenus sont assujettis à l'opération du "pompage" avant d'être régulièrement écroués—puis vous vous faites une idée de la police de Chicago en visitant la station du "Central District," et du système des pompiers, en visitant les bureaux de ce département du service municipal. En montant au premier étage, vous trouvez les bureaux du Département des Travaux Publics, du

quartier générale de la police et du maire de la ville. Là, aussi, les finances de la ville sont tenues en état, et à l'étage supérieur se trouvent les bureaux de loi de la municipalité et ceux du Conseil de l'Instruction Publique. La Salle du Conseil, où se réunissent les soixante-huit échevins de la ville pour faire les lois municipales, se trouve au quatrième étage, et là aussi se trouve la Bibliothèque Publique, avec ses cent-soixante-mille volumes, et sa salle de lecture qui reçoit annuellement environ sept-cents-mille personnes.

Au Palais de Justice le grand intérêt gît naturellement dans les salles d'audience, où vous apprenez comment la justice américaine est administrée à Chicago ; mais vous prenez plus longtemps à visiter les bureaux du shériff et du coroner, car tous deux, étant officiers du comté, ont ici leur logement.

La Salle Street, sur laquelle vous sortez, est la rue de l'argent. Tout autour de vous se trouve des maisons de banque, des bureaux d'escompte, des compagnies d'assurances, des agences pour la spéculation de terrains. Une rue plus au sud, en marchant dans la direction du Conseil du Commerce qui semble fermer l'extrémité sud de la rue, vous voyez à un coin de rue le "Union Building," édifice qui renferme, parmi de nombreux locataires, le "Western Union Telegraph Company," plusieurs banques et les bureaux de la Presse Associée de l'Ouest, et à l'autre coin, l'immense édifice de la Chambre de Commerce, qui, à plusieurs égards, est le plus bel édifice commercial au monde, et une des plus grandes agglomérations de bureaux du pays ; et à partir de là vous ne voyez que d'immenses bâtiments et vous sentez d'instinct que vous êtes au coeur même de Chicago. La section centrale des affaires a un mille carré, et se trouve bornée, d'un côté par le lac, par la rivière sur deux autres et enfin par un réseau immense de voies ferrées sur le quatrième. Ces frontières, naturellement, ne peuvent se reculer, et si le coeur de Chicago doit se dilater, il faut que cela soit vers le ciel. Tout homme faisant des affaires désire s'établir dans cette espace, et comme

DANS LES ALLEGHENIES SUR LE CHEMIN DE FER PENNSYLVANIE.

résultat vous avez ces très-hautes constructions, véritables fourmilières de bureaux. Il a été suggére de bâtir sur tout cet espace d'immenses bâtisses comme vous en voyez autour de vous—hautes de dix à vingt étages—et de construire toutes les rues à deux ponts, afin de permettre à ceux qui vaquent à leurs

affaires d'avoir deux surfaces à leur disposition. Un calcul très simple, cependant, basé sur les bâtiments de cette classe qui existent déja, a démontré que si on mettait en pratique un tel plan, le nombre de personnes employées dans cet espace atteindrait environ un million et demi, et que même avec ce système de rues à deux ponts il leur serait impossible de se mouvoir. Dans l'état actuel des choses, le soir entre cinq heures et demi et six heures et demi, les rues de la ville sont tellement encombrées par les personnes occupant les grands bâtiments, que la locomotion y est forcément lente et laborieuse.

L'édifice de la Chambre de Commerce se divise en cinq-cents bureaux ; il y en a un nombre égal dans le Tacoma Building qui se dresse si haut, que cela donne le vertige à le voir du coin des rues La Salle et Madison ; et le Rookery, le plus magnifique de tous les grands édifices de bureaux, a cent bureaux de plus que les deux autres, séparément.

Le "Rookery," soit dit en passant, que vous examinez avec grande attention parce que c'est le type de la classe des constructions qui prédominent dans le voisinage, a été élevé au coût de un million est demi de dollars, sans y comprendre le terrain qui appartient à la ville, et sur le site occupé après le feu par l'édifice municipal temporaire. Cette dernière construction, en bois et élevée à la hâte, se mit presque aussitôt à tomber en pièces, et on lui donna le nom de "Rookery" en moquerie de la pauvre manière dont elle fut bâtie et de l'entassement nécessité par l'insuffisance de ses dimensions. Le présent édifice a été bâti et fini avec le luxe le plus coûteux. D'une hauteur de douze étages, les deux étages inférieurs sont construits en carrés massifs de granit gris, dont l'apparence lourde est quelque peu atténuée par les grandes colonnes de granit rouge poli. À partir du deuxième étage, l'édifice est en fer et en brique à l'épreuve du feu.

Près de là se trouvent le "Rand-McNally Building," le "Insurance Exchange," le "Maller's Building," le "Goff Building,"

le "Counselman Building," et plusieurs autres édifices superbes de dix ou de douze étages, et droit en face de vous, en tournant encore une fois au sud, se trouve l'édifice en granit gris du Conseil du Commerce, avec son essaim d'abeilles humaines, sa tour gracieuse et sa curieuse girouette—une goëlette de lac de quinze pieds avec un grément à l'avenant.

Puis vous montez à la tour et vous voyez à vol d'oiseau la ville et le lac Michigan. Redescendant sur la rue, vous tournez à droite, en passant devant le "Grand Pacific Hotel," et vous visitez le Bureau de Poste et la Douane, qui occupent ce que l'on appelle en ville l'édifice du gouvernement, immense construction bâtie sur le carré de terrain qui est borné par les rues Dearborn, Clark, Adams et Jackson.

Il se peut que vous ayez été invité à dîner au cercle "Union League," dont vous voyez maintenant les murs enfumés de l'autre côté de la rue. Dans ce cas, vous aurez un excellent échantillon des cercles de Chicago, par la raison que ce cercle se trouve être le grand rendez-vous des gens de la finance et des autres professions en vue. Les membres actifs se comptent à douze cents, ses revenus sont larges et quant à l'ameublement et aux décorations intérieures, ce cercle possède la maison la plus confortable de la métropole de l'Ouest. On vous sert un excellent dîner, et avant de vous rendre au théâtre, vous visitez la bibliothèque et la galerie de tableaux, et vous partez en vous disant que l'habitant de Chicago comprend le confort au cercle aussi bien que dans les affaires.

Parmi les autres principaux cercles de Chicago on vous nomme le "Chicago Club," le "Illinois Club," le "Iroquois Club," le "University Club," le "Marquette Club," le "Standard Club," le "Calumet Club," le "Union Club," et le "Press Club."

Choisir un théâtre afin d'y passer la soirée n'est pas difficile, puisque Chicago possède dans l'Auditorium un des plus vastes et des plus magnifiques théâtres au monde. Dans le fait, il surpasse

sur quatre points tous les autres théâtres de l'univers : les effets scéniques, l'ornementation intérieure, l'acoustique et le confort.

Entrant par Congress Street, vous passez dans un grand vestibule, avec guichets pour les billets de chaque côté, et vous entrez dans un premier foyer pavé en mosaïque et dont le plafond bas est supporté par de jolies colonnes et inondé de lumières électriques. À droite se trouvent plusieurs grands vestiaires, tandis qu'à votre gauche un large escalier de marbre, aux rampes en bronze massif, vous conduira au foyer. Une fois dans l'Auditorium, vos yeux sont éblouis par les dous rayons d'une harmonie de couleurs jaunes. Murs, plafonds, colonnes et balcons, tout est de nuance jaune harmonieusement disposée, et rayonne avec une richesse inouïe sous l'éclat de plus de cinq· mille lumières électriques. Vous comptez quarante loges ornées de rideaux en pluche d'une teinte délicate, et un huissier vous informe que quatre-mille-cinquante personnes peuvent s'asseoir dans la salle.

L'édifice entier de l'Auditorium, qui a trois façades—sur Michigan Avenue, sur Congress Street et sur Wabash Avenue—contient, en outre du théâtre où vous êtes assis, un hôtel de quatre-cents chambres, une aile d'affaires avec cent-trente-six bureaux et magasins, une salle de concert pouvant contenir cinq-cents personnes assises et une tour d'une hauteur de deux-cents-vingt-cinq pieds. L'édifice a coûté en tout $2,000,000, et pèse cent-dix-mille tonnes.

Parmi les autres excellents théâtres de Chicago, plusieurs desquels vous avez pu voir en vous promenant le jour, vous trouverez le "Hooley's Theatre," où l'on joue la fine comédie, le "Chicago Opera House," où l'on joue les pièces bouffes, et le "Grand Opera House," où d'ordinaire règne l'opéra-comique—tous trois en face de l'Hotel-de-Ville mais sur des rues différentes,—et enfin, dans le même voisinage, le théâtre McVicker, sur Madison Street, un des plus beaux des États-Unis.

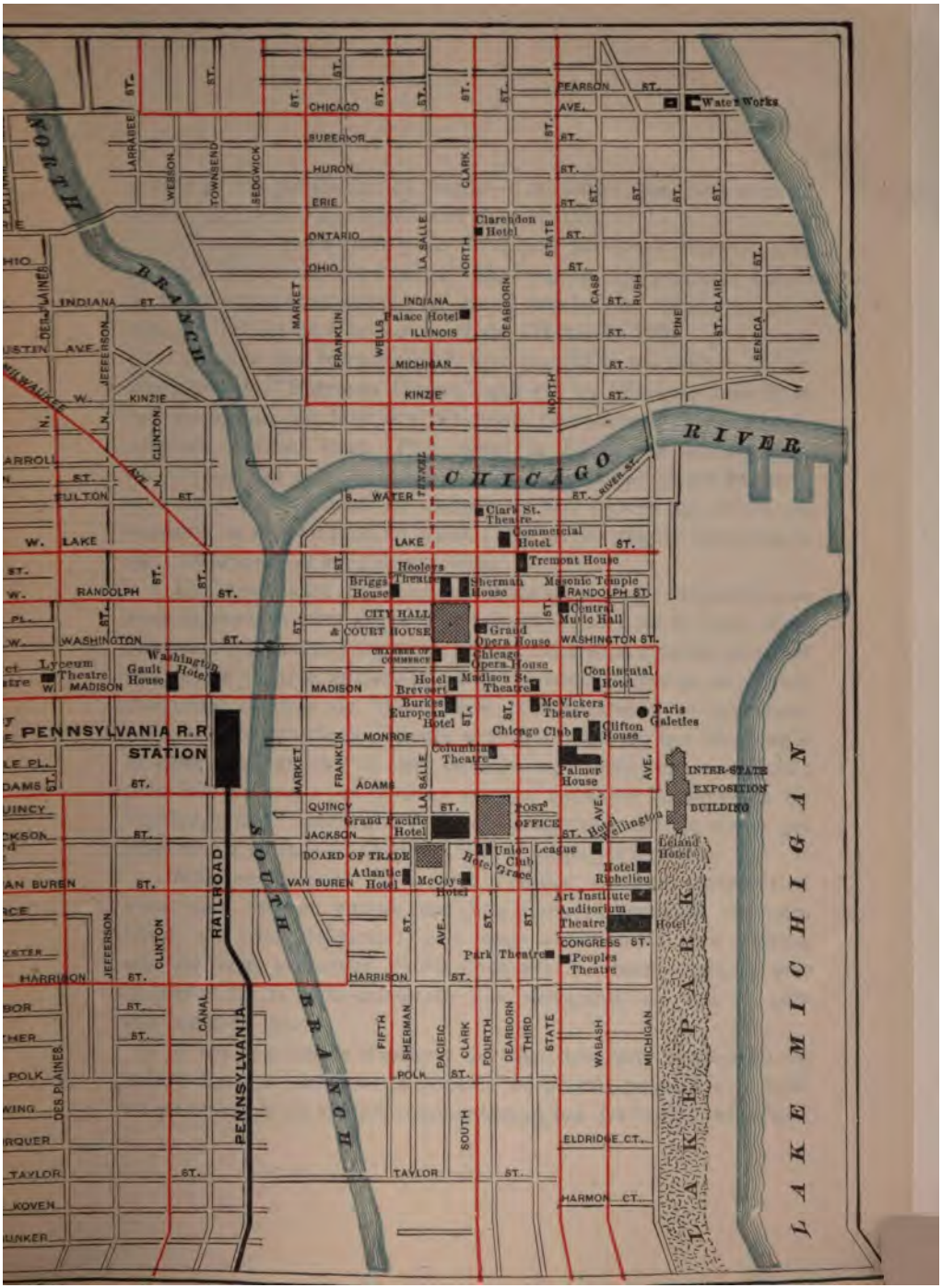
Une fois la pièce finie, vous pourrez admirablement bien observer la haute société de Chicago en allant souper à l'Auditorium, au Richelieu ou au Wellington, mais si vous préférez voir un restaurant typique, où les bons bourgeois, accompagnés de leurs épouses, vont manger des huîtres et boire de la bière, à côté d'acteurs et d'actrices de bas étage et d'autres bohêmes, vous prennez un fiacre qui vous conduit chez Rector, au coin des rues Monroe et Clark, et vous descendez dans cet immense soubassement aux parquets en marbre, aux murs en brique blanche polie et aux nombreux miroirs éclatants.

Quant aux boutiques de Chicago, vous les verrez naturellement de jour, et dans ce but vous vous promenez le matin sur State Street, vers le nord ; c'est la plus longue rue de la ville. Puis vous reviendrez à votre point de départ par voie de Clark Street qui est regardée, parce qu'elle pénètre la section nord de la ville, comme la grande artère nord et sud.

Dans le quartier de l'achalandage, les points les plus intéressants sont : le " Leiter Building," qui s'étend de Congress Street à Van Buren Street ; le " Fair Building," au coin des rues State et Adams ; et le " Leader," sur l'autre côté de Adams Street.

Aux rues State et Madison vous avez de grands magasins de nouveautés de tous les côtés. Le plus grand de l'Amérique, toutefois, est celui de Marshall Field & Co., dont vous apercevez la succursale pour le détail au prochain coin de rue, et occupant plus de la moitié d'un carré de maisons. Quant aux magasins de gros de cette raison sociale, ils sont à environ un demi-mille de distance, occupent tout un carré de maisons et sont bâtis de granit et de grès.

Si vous continuez votre promenade pendent encore trois rues, passant le " Central Music Hall Building," où se trouve le Collège de Musique, et le magnifique Temple Maçonnique avec ses vingt étages vous arriverez à South Water Street, avec son encombrement de voitures, ses entassements de boîtes à fruits et de cages à



NORTH BRANCH
CHICAGO RIVER
SOUTH BRANCH
LAKE MICHIGAN
LAKE PARK
PENNSYLVANIA R.R. STATION
PENNSYLVANIA RAILROAD
INTER-STATE EXPOSITION BUILDING
Water Works
Clarendon Hotel
Palace Hotel
Clark St. Theatre
Commercial Hotel
Tremont House
Hooleys Theatre
Briggs House
Sherman House
Masonic Temple
Central Music Hall
CITY HALL & COURT HOUSE
Grand Opera House
CHAMBER OF COMMERCE
Chicago Opera House
Hotel Brevoort
Madison St. Theatre
Continental Hotel
Burkes European Hotel
McVickers Theatre
Paris Galeties
Chicago Club
Clifton House
Columbia Theatre
Palmer House
POST OFFICE
Grand Pacific Hotel
Hotel Wellington
Leland Hotel
BOARD OF TRADE
Union League Club
Hotel Grace
Atlantic Hotel
McCoys Hotel
Hotel Richelieu
Art Institute
Auditorium Theatre
Hotel
Park Theatre
Peoples Theatre
Lyceum Theatre
Gault House
Washington Hotel
CHICAGO
SUPERIOR
HURON
ERIE
ONTARIO
OHIO
INDIANA
ILLINOIS
MICHIGAN
KINZIE
WATER
LAKE
RANDOLPH
WASHINGTON
MADISON
MONROE
ADAMS
QUINCY
JACKSON
VAN BUREN
HARRISON
POLK
TAYLOR
ELDRIDGE CT.
HARMON CT.
CONGRESS ST.
PEARSON ST.
WASHINGTON ST.
RANDOLPH ST.
LARRABEE ST.
WESSON ST.
TOWNSEND ST.
SEDGWICK ST.
MARKET ST.
FRANKLIN ST.
WELLS ST.
LA SALLE ST.
NORTH CLARK ST.
DEARBORN ST.
NORTH STATE ST.
CASS ST.
RUSH ST.
PINE ST.
ST. CLAIR ST.
SENECA ST.
DES PLAINES ST.
JEFFERSON ST.
CLINTON ST.
CANAL ST.
FIFTH ST.
SHERMAN ST.
PACIFIC AVE.
SOUTH CLARK ST.
FOURTH ST.
THIRD ST.
WABASH AVE.
MICHIGAN AVE.
RIVER ST.
TENNEL
MILWAUKEE AVE.

poules et ses pyramides de barils—c'est-à-dire que vous êtes au marché des fruits, des légumes et des volailles.

Vous revenez à votre point de départ par Clark Street, qui se trouve à deux rues vers l'ouest. En longeant les premiers carrés de maisons vous remarquez un grand nombre de débits de boissons, ce qui est dû à la proximité de l'Hôtel-de-Ville. Ici, aussi, vous trouvez des restaurants à bon marché et un théâtre de bas étage, puis le "Sherman House," qui est un hôtel au coin de la rue Randolph, en face des bâtiments municipaux et du comté, apparaît devant vous. Puis vient le Rialto de Chicago, la promenade des acteurs sans enrôlement, puis plusieurs bureaux pour la vente de billets de chemin de fer, encore des débits de boissons, et un peu plus au nord, l'endroit où régnait autrefois le roi "Pharaon" et ses avides sujets.

En approchant de Madison Avenue la foule augmente, et vous la trouvez plus dense à ce coin-ci qu'au coin de State et de Madison. Ici vous passez un Musée à dix sous d'entrée avec ses affiches de réclame, et dans la même rue vous découvrez un célèbre restaurant du type de "l'économie et l'abondance"—un restaurant dont les principaux clients sont des visiteurs qui viennent à la campagne, et où l'on sert environ sept mille repas par jour; plus loin au sud vous pourrez voir un excellent échantillon du "coffee-house" américain, et là on présente à chaque client qui déjeune un journal du matin qu'il peut emporter avec lui.

Maintenant vous avez passé l'édifice du gouvernement et vous vous trouvez encore une fois dans le voisinage de votre hôtel, où vous déjeunez; puis vous commandez une voiture afin de vous promener l'après-midi sur les boulevards, et voir la partie de la ville consacrée aux demeures, au sud et près des bords du lac.

Il vous est inutile d'essayer de voir, dans une après-midi ou même dans un jour, tout le système de grands parcs, car la ville en est entourée de six qui communiquent par des boulevards d'une

longueur totale de trente-sept milles et demi. Il y a en outre plusieurs parcs plus petits dans différentes parties de la ville.

En montant en voiture, vous dites au cocher que vous désirez voir où demeurent les hommes éminents de Chicago, et il part au grand trot le long de Michigan Avenue jusqu'à Sixteenth Street. Là, il tourne brusquement à gauche, et après avoir traversé deux rues il roule sur Prairie Avenue. Il est probable que vous serez désappointé, tant par la rue que par les demeures qui s'y trouvent. On vous a peut-être dit que les gens riches de Chicago demeurent dans des palais, et cela est vrai pour beaucoup d'entre eux, mais les gens qui demeurent sur Prairie Avenue, pour la plu part, ont depuis longtemps dépassé cette phase de la faiblesse qui exige l'ostentation. Si l'extérieur apparaît un peu pauvre en ornementation, vieux ou rouillé, l'intérieur est loin de manquer de confort ou d'élégance. Sur bien des murs se voient les oeuvres des grands maîtres et les bibliothèques le sont de fait aussi bien que de nom. Tout ceci vous est raconté par votre Mentor le long de la route,

PAYSAGE DE MONTAGNES.

tandis qu'il vous désigne les maisons des millionnaires. Plus loin au sud, sur Calumet Avenue, se trouvent les demeures d'autres hommes opulents de Chicago et il en est de même du Grand Boulevard et aussi de Michigan Avenue, que vous prenez pour revenir à votre hôtel.

Pendant cette promenade, vous avez été frappé de l'étendue et de l'ordre excellent de ces larges boulevards et de leur sol macadamisé, ferme et sans poussière, de leurs bords pittoresques ornés d'arbres et de fleurs, et des nombreux écriteaux défendant aux voitures de commerce de passer ; mais vous n'avez pu avoir qu'une faible idée du système, et vous ne vous êtes pas même approché des parcs du sud, où se dressent les Palais de l'Exposition Universelle Colombienne.

La Promenade du Bord du Lac, que vous avez l'intention de voir au matin, ainsi que le parc Lincoln, le plus au nord de parcs publics, est le plus magnifique boulevard de la ville et se déroule devant ses résidences les plus magnifiques. Cette excursion, en outre, vous fera voir la nouvelle digue qu'on bâtit jusque dans le lac et qui coûtera un prix fabuleux ; elle renfermera une longue et large masse d'eau sur laquelle on pourra canoter, et donnera une plage bien pavée, une esplanade, et une promenade pour les voitures. Vous pouvez aussi vous arrêter et visiter les ouvrages hydrauliques de la ville à l'extrémité sud de la Promenade ; puis, vous dirigeant vers le parc Lincoln, vous pourrez admirer à satiété les magnifiques beautés naturelles et artificielles qu'ils contient— ses pelouses ondulées, ses allées gracieuses, ses lacs tranquilles, ses ponts magnifiques, ses riches parterres, ses jardins zoologiques et ses monuments et statues. Vous retournez à la ville par Dearborn Avenue, où vous serez étonné de la double rangée de superbes demeures qui s'étendent à perte de vue et égalent, s'ils n'excédent, en pittoresque et en variété celle que vous avez déja pu voir.

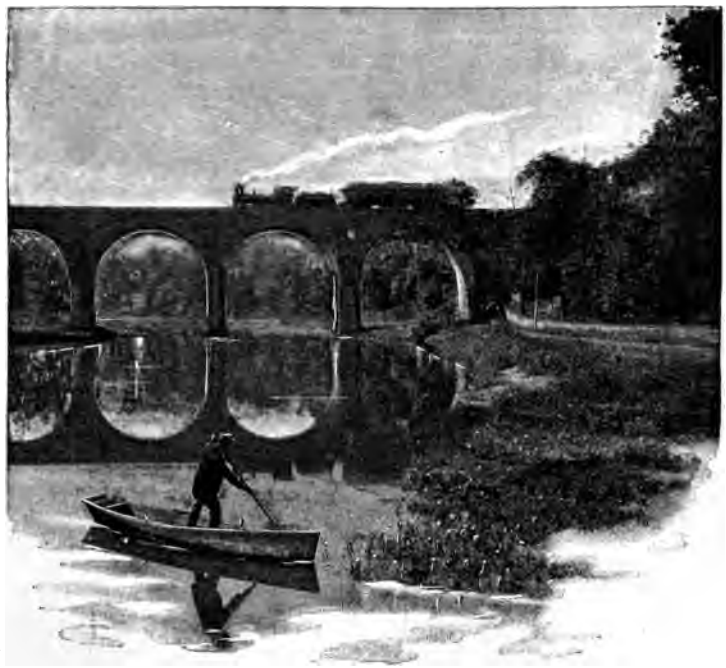
Votre cocher, s'il vous marque un intérêt poli, vous suggèrera de visiter la Prison du Comté, où furent incarcérés et pendus les

anarchistes qui incitèrent à l'émeute et qui jettèrent les bombes de dynamite dans cette nuit fatale du 4 Mai, 1886 ; de sorte qu'en arrivant à Michigan Street vous tournez à droite et vous vous arrêtez devant l'antique prison, bâtie dans le style des prisons du commencement du siècle.

Cette visite, et le bavardage dont vous êtes maintenant favorisé en ce qui concerne les dynamitards, vous induit à faire un autre détour en arrivant à Randolph Street, et vous tournez à l'ouest jusqu'à Haymarket Square où s'élève le monument de la police, en honneur des braves gardiens de la paix qui risquèrent ou sacrifièrent leur vie pour défendre la loi, et en commémoration de la mort de l'Anarchie dans cette ville. La scène de la tragédie dans laquelle sept gardiens de la paix furent tués sur le champ ou moururent des suites des blessures reçues, vous est designée sur Desplaines Street, entre le Haymarket et une ruelle qui se dirige à l'est, et vous regardez avec un peu de terreur la rue qui passe devant la fabrique de Crane Brothers et où se trouvait la voiture qui servit aux orateurs anarchistes pour adresser l'émeute. C'est près de cette voiture qu'eut lieu la terrible explosion.

Il vous reste encore à voir une des plus grandes curiosités de la ville. Chicago est une grande ville manufacturière et une grande ville commerciale, mais sa plus grande industrie c'est le commerce des bestiaux, et voir Chicago et ne pas voir les "Union Stock Yards," c'est voir la tragédie de "Hamlet" sans Hamlet. C'est pourquoi vous mettez vos plus vieux habits, vous prenez le tramway à cable de State Street allant vers le sud, et vous le quittez à Forty-third Street pour un tramway se dirigeant vers l'ouest. À l'entrée des "yards," qui couvrent une superficie de près de quatre-cents acres, vous acceptez avec plaisir les services d'un cicerone, qui vous conduit à travers le vaste enclos, expliquant tout à mesure. "Le matériel pour l'exploitation de la Compagnie des Union Stock Yards," vous dit-il, "a coûté $4,000,000, et les autres compagnies de viandes conservées qui ont des constructions

dans le voisinage ont placé dans leurs affaires un capital de $17,000,000 en plus. Le nombre d'employés aux "yards" est de vingt-quatre-mille-cinq-cents et la plus grande capacité de l'enclos est de vingt mille têtes de bétail, douze mille porcs et quinze mille têtes de moutons. Il y a ici une longueur de rues pavées en bois



SCÈNE PITTORESQUE APERÇUE DU TRAIN.

de vingt milles, vingt milles d'auges à boire qui sont fournies d'eau fraîche par six puits artésiens, et cinquante milles d'auges à nourrir.

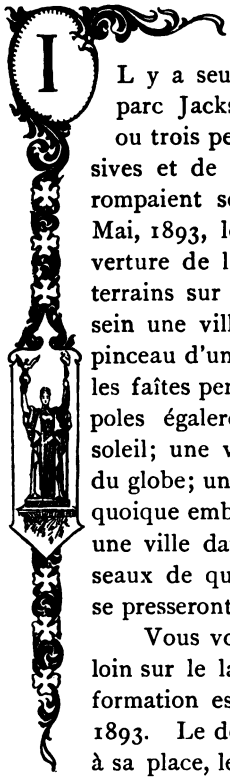
Vous remarquez avec intérêt le procédé par lequel on fait d'un boeuf vivant une quantité donnée de viande, et vous n'êtes

pas peu surpris de la manière dont la main d'œuvre est divisée, de la rapidité avec laquelle la transformation s'accomplit, et de la manière soignée dont chaque partie de l'animal est utilisée pour un but ou l'autre. Vous voyez les cochons chassés dans un espace et pesés ; vous les voyez tués, saignés et échaudés, les poils enlevés et préservés ; vous les voyez enfin coupés en quartiers, les jambons et les épaules allant par là, et les côtes dans un bain vinaigre. De même vous voyez les moutons transformés en viande et vous vous détournez ébahi, en songeant à l'appétit du monde qui consomme tout cela et bien plus encore journellement.

Vous avez maintenant une assez bonne idée de la ville et de ses principales curiosités, mais il y a encore bien des choses que vous visiteriez avec profit, si vous en aviez le temps. Par exemple, vous pourriez vous rendre au bourg de Pullman, à dix milles au sud de la ville, sur les rives du lac Calumet, que, fondé par George M. Pullman, le puissant constructeur des wagons-palais, réalise de certaine façon le problème suprême du socialisme, quoique probablement aucune communauté soit moins satisfaisante aux yeux du rêveur socialiste que celle-là. C'est dans ce bourg que vous trouvez les grandes fabriques de la Compagnie "Pullman Palace Car," qui ont une capacité telle, qu'elles produisent pour environ $10,000,000 de wagons par an, et à peu près cinquante wagons de toute sorte par jour. Mais vous trouverez là aussi bien d'autres sujets à visiter.

Ainsi, à Chicago même il y a bien des choses que vous ne pourriez voir en un mois les usines, les bibliothèques, le "Art Institute," les institutions charitables, la Maison de Correction, le département des pompiers, les écoles et collèges, les musées, les cycloramas, les gares de chemin de fer, les tunnels, les viaducs, les quais, les tramways, les chemins de fer élevés, les banques et leur système, les reliques du vieux Chicago quand il n'était que marais entre prairie et lac, les ruines du feu et quantité d'autres choses que la ville seule pourra vous suggérer.

L'EXPOSITION UNIVERSELLE COLOMBIENNE DE 1893.



IL y a seulement un an et demi que les deux tiers du parc Jackson n'étaient encore qu'un lieu désert—deux ou trois petits bocages d'érables, quelques chênaies poussives et de temps en temps un groupe de sumach roux rompaient seuls l'aride étendue du marais. Lorsque, en Mai, 1893, le Président des États-Unis proclamera l'ouverture de l'Exposition Colombienne, ces mêmes acres de terrains sur les bords du Lac Michigan porteront sur leur sein une ville plus belle que n'en osa jamais peindre le pinceau d'un artiste ou la plume d'un poëte—une ville dont les faîtes perceront les nuages et dont les éclatantes coupoles égaleront en brillante gloire les rayons mêmes du soleil; une ville féconde en trésors venus des quatre coins du globe; une ville ou seront groupées avec une séduisante quoique embarrassante profusion, les merveilles de l'époque; une ville dans le port de laquelle seront réunis les vaisseaux de quatre siècles et à travers les rues de laquelle se presseront des visiteurs de tous les pays.

Vous vous tenez sur l'immense jetée qui s'avance au loin sur le lac, et vous regardez autour de vous. La transformation est déja complète. Vous êtes au printemps de 1893. Le dernier clou a été enfoncé, le dernier étalage est à sa place, les grandes grilles se sont ouvertes et l'Exposition Universelle Colombienne est un fait accompli. De ce point avantageux, vous obtenez la première vue de ce que l'on vous a préparé. Jusqu'à présent on vous a dit beaucoup de choses sur l'Exposition, et d'une manière générale. Vous savez, par exemple,

qu'elle s'étend non seulement sur le parc Jackson, avec ses cinq cent quatre-vingt-six acres, mais que le parc Washington, qui est à un mille de distance et contient trois cent soixante-et-onze acres, et la langue de terre qui les réunit, le "Midway Plaisance," de quatre-vingts acres d'étendue, ont aussi été utilisés plus ou moins, et vous pouvez vous figurer de combien elle est plus grande

PALAIS DES PÊCHERIES.

que l'Exposition de Paris en 1889, qui, avec le Champ de Mars, le Trocadéro, l'Esplanade des Invalides et les quais, ne contenait en tout que cent soixante-treize acres. Vous vous souvenez aussi, qu'ici les principaux édifices couvrent un espace de cent cinquante acres, tandis qu'à Paris ils n'en couvraient que cinquante-cinq, et en conséquence vous êtes presque préparé pour le spectacle qui se dresse devant vous de l'autre côté de la

surface cristalline du port, qui est protégé par une digue et contient des esquifs de toute nature; et votre regard se porte de la courbe gracieuse du rivage au magnifique groupe de palais au-delà.

À votre droite, et ce qui vous frappe le plus de votre position sur le lac, c'est le long, haut, mais pourtant symétrique Palais des Manufactures et des Arts Libéraux, dont la longueur extraordinaire est brisée au milieu par une entrée haute et en forme d'arche, qui est bordée par des piles décorées avec profusion, et surmontée par des bannières multicolores. Ces dernières semblent voltiger dans les nuages, tant elles sont hautes, mais plus haut encore s'élève le dôme de verre qui réfléchit le bleu des cieux. Tout le long de son étendue, sur les vertes pelouses qui descendent, de ses murs d'ivoire, à l'esplanade en preire blanche qui envrionne le lac, vous voyez aussi, de temps en temps, de petits cafés pittoresques aux riches tentes. Plus loin encore, devant l'édifice à tourelles d'où flottent les "stars and stripes," et que vous savez devoir être le Palais du Gouvernement des États-Unis, vous obtenez une vue à longue distance des troupes en uniforme bleu qui évoluent sur le champ de maneuvres, qui s'étend devant un camp aux blanches tentes. Puis à quelque distance du rivage, comme pour établir le contraste entre la marine et l'armeé, vous apercevez les coques blanches, les mâts en fuseaux et les courtes cheminées d'une rangée de navires de guerre.

Puis droit devant vous, de l'autre côte d'une large colonnade, sous laquelle une haute voûte donne accès dans le port au système des canaux des terrains, et le long de laquelle, à distances égales, se trouvent quarante-huit colonnes à symboles, représentant les quarante-huit États et Territoires de l'Union, se trouve la grande avenue, avec son vaste bassin émaillé de gondoles, du sein duquel se dresse la colossale statue de la Liberté, de St. Gaudens. Des fontaines font jaillir des myriades de jets qui brillent au soleil comme des chaînes de joyaux sans fin, et de chaque côté, les façades superbes des Arts Libéraux et des bâtiments de l'Agriculture se

font face, du haut de terraces qui s'abaissent graduellement jusqu'aux eaux divisantes. Au bout éloigné du bassin, flanqués par le Palais des Machines d'un côté et par les Palais d'Électricité, et des Mines de l'autre, vous apercevez les dômes éclatants du Palais de l'Administration, et même à cette distance vous avouez qu'ils avaint raison, ceux qui prédirent que celle-ci, de toutes les autres constructions, serait le clou triomphant de l'Exposition.

La colonnade, à travers laquelle il vous a fallu regarder et qui, dans son ensemble, vous rappelle celle qui conduit à St. Pierre de Rome, réunit deux édifices, et de celui du nord, au moment où vous commencez à admirer sa silhouette élégante, vous entendez sortir et se diriger vers vous au-dessus du lac, un choeur de voix. C'est la Salle de Musique de l'Exposition, et un Congrès Musical se réunit chaque jour dans ses larges murs. L'édifice du sud, à ce que vous dit un gardien, sert de restaurant, et quant à cette curieuse petite construction s'élevant sur cette langue élevée de terre qui s'avance dans le lac, au coin sud-est du restaurant, c'est une copie exacte du Couvent de la Rabida, à Palos, où vécut Colomb pendant qu'il se préparait pour son voyage de découvertes. Ainsi rappelé à la réalisation d'un des évènements que l'Exposition célèbre, et vous souvenant que parmi les vaisseaux qui faisaient partie de la parade navale qui eut lieu récemment dans le port de New York, se trouvaient des modèles de la caravelle *Santa Maria* et des deux autres caravelles, la *Pinta* et la *Niña*, composant la flotte avec laquelle Colomb traversa l'Atlantique, vous cherchez alors, au milieu des nombreux et curieux bateaux amarrés ou voguant dans le port, si vous ne verriez pas ces copies des croiseurs espagnols de 1492, et vous les trouvez probablement à l'ancre sous l'ombre des murs du convent.

Et maintenant un bateau-à-vapeur, chargé de monde jusqu'aux sabords, se fait amarrer au quai; une foule de visiteurs se presse sur la passerelle, et vous vous joignez à la procession qui se hâte vers le rivage. Jusqu'à présent vous n'avez eu qu'une idée

PALAIS D'ÉLECTRICITÉ.

très générale de l'Exposition—une idée seulement des plus grands édifices et de leur emplacement. Cette image en était magnifique, mais en quelque sorte trompeuse. Vous n'avez pas encore vu la dixième partie de toute l'Exposition, et ce que vous avez vu a été rapetissé par la distance. Une fois à terre, vous tournez à gauche, vouz passez entre le restaurant que vous avez vu de la jetée, et le couvent, où se trouvent quantité de reliques du navigateur espagnol, et gravissant un escalier menant jusqu'au chemin de fer élevé et à la plateforme mobile, vous prenez passage sur cette dernière pour faire le tour des terrains. La plateforme mobile, qui traverse, à une certain hauteur, en long et en large, toute la partie de l'Exposition contenue dans le parc Jackson, est une exposition des compagnies de tramways à cable de la ville, le moteur étant un cable sans fin mis en mouvement par des machines puissantes. Une plateforme ou trottoir mobile se meut à raison de trois milles à l'heure, et à côté de cette plateforme, pour que vous puissiez passer sans danger de l'une à l'autre, se trouve une

plateforme semblable, ornée d'une rangée de bancs, et qui marche à raison de six milles à l'heure. Nous étant assis sur un de ces bancs, vous passez maintenant entre le Palais-Annexe de l'Agriculture, qui déborde de machines pour l'agriculture et le Palais des Forêts, dont le nom indique assez le contenu. À votre gauche se trouvent les immenses hangars pour les bestiaux, qui ne couvrent pas moins de quarante acres, et à votre droite, au moment où vous tournez autour de l'extrémité sud des terrains proprement dits, en courant côte à côte avec un train rapide du chemin de fer élevé, vous voyez l'enclos circulaire à l'usage de l'exposition de bestiaux, communiquant avec la colonnade qui réunit le Palais de l'Agriculture et le Palais des Machines. Maintenant vous côtoyez l'arrière de ce dernier édifice avec ses maisons à chaudières ; vous volez entre ledit édifice et sa principale annexe à l'ouest, et vous êtes porté pardessus les hangars, où se réunissent les voies ferrées de la vingtaine de chemins qui aboutissent aux terrains de l'Exposition.

À votre droite, avec le Palais de l'Administration directement en face, et la Grande Avenue aux splendides façades s'étendant des deux côtés du grand canal jusqu'au lac, vous avez un des plus beaux paysages que vous puissiez voir dans votre voyage, et vous avez une bien meilleure ideé de cet important point de l'Exposition que vous ne pouviez en avoir de la direction opposée.

Faisant une courbe vers l'ouest en passant le coin sud-ouest du Palais des Mines, vous filez devant l'extrémité sud du Palais du Transport, aux riches couleurs, et décoré d'or, de jaune et de rouge, les couleurs nationales d'Espagne, pour commémorer le fait que ce fut ce pays qui fournit les premiers moyens de transport pour le Nouveau Monde. Vous traversez la façade ouest de cet édifice, puis, à une petite distance, vous passez devant de Palais de l'Horticulture aux murs couleur de rose et au dôme de verre étincelant. L'édifice, plus petit qui apparaît ensuite à droite, semblable en tout à un palais de Pompéies, ses côtés couleur de marbre ou de chaud ivoire se brunissant vers l'orangé, et son toit brillant

d'un rouge éclatant, est celui qui renferme les ouvrages des femmes tandis qu'à gauche, le long de ce qne l'on appelle le "Midway Plaisance," vous voyez les tours, les arches et les minarets étranges d'un groupe de constructions évidemment exotiques—les bazars de toutes les nations, et une collection variée et intéressante d'un caractère plus particulier.

En approchant maintenant de l'extrémité nord des terrains de l'Exposition, vous passez rapidement devant les pavillons de quelques uns des Territoires et des États de l'Ouest, et tournant encore une fois vers l'est, vous en apercevez encore plus. Vous suivez pendant quelque temps le bord du lac vers le sud, vous passez une des annexes du Palais des Beaux-Arts, obtenant un aperçu du dôme turquoise du Palais même, et vous vous arrêtez enfin entre le temple Aztec, érigé par la République du Mexique, et un des bras du système de lagunes, ayant voyagé à peu près trois milles depuis votre point de départ.

Pour obtenir maintenant une idée des eaux vous descendez un large escalier de pierre, entre des terraces de fleurs, et vous arrivez sur un vaste débarcadère, où vous retenez une des nombreuses et rapides embarcations électriques, pour traverser les lagunes et les canaux jusqu'au grand bassin. Assis avec confort sur un siège rembourré de l'arrière, et protégé des rayons du soleil par une vaste tente, vous flottez rapidement sur la surface des eaux claires et brillantes, passant à côté de quantité de bateaux comme le vôtre, puis des gondoles sombres dirigées par des gondoliers habillés à la vénitienne, des bateaux à rames, des bateaux à vapeur, et des canots, tous remplis de gens gais et riants comme vous, qui sont heureux de leur excursion et paraissent en goûter tous les détails. Les terrasses des rives sont aussi chargées de spectateurs, et là, sur le large plateaux à gauche, sont campés les soldats qui vont être passés en revue par le commandant en chef de l'armée, en présence de milliers de curieux. Puis vous glissez entre le Palais du Gouvernement, d'un côté, et le Palais des Pêcheries, de

l'autre, et, passant comme une flèche sous la grande arche d'un pont pittoresque, vous vous trouvez sur la lagune principale, à l'est d'une magnifique île boisée, du sein fertile de laquelle s'élèvent des échantillons d'un millier d'arbres indigènes, des azalias en fleur, de riches rhododendrons et quantité d'autres arbustes décoratifs; des oiseaux aquatiques de tous les climats nagent autour de vous, s'élançant ici et là ou bien s'envolant vers les vertes rives de l'île feuillue, et vos instincts de chasseur ne se font sentir que pour être plus vigoureusement bafoués par une volée de macreuses, se levant devant votre esquif et se dirigeant en cercle vers une des baies moins fréquentées. Un peu plus loin vous apercevez une mouette blanche, et avant que vous ayez depassé à moitié l'édifice des Arts Libéraux, le long du côté ouest du quel vous voguez en ce moment, votre regard attentif s'est reposé sur plusieurs cygnes, sur un pélican brun, une cigogne, un couple d'ibis de couleur écarlate et un flamant. L'édifice principal vous empêche de voir sur le lac, même après avoir passé sous un autre pont et en vue du Palais de l'Électricité à gauche, et vous continuez à ne rien voir de ce côté là, pour cette même raison, jusqu'au moment où vous flottez enfin sur le Grand Canal.

PALAIS DU TRANSPORT.

Vous débarquez en face de la façade sud de l'édifice principal, et comme vous vous réunissez à la foule qui gravit les larges dégrés neigeux qui conduisent à la grande avenue, vous vous formez une idée, pour la première fois, de la grandeur de cet immense palais. La couleur en est de vieil albâtre, et la surface à commencé à se désagréger, mais le stuc dont ses panneaux et ses colonnes sont composées ressemble tellement à cette matière, que vous pouvez à peine croire que ce n'en est qu'une imitation. Autour de la grande arche de l'entrée du milieu, vous remarquez un luxe d'ornements de sculpture, et les statues de femmes représentant les divers arts et sciences y jouent un grand et attrayant rôle. Des médaillons, représentant les armes et les sceaux des divers États aussi bien que des nations étrangères, servent à orner l'architrave et l'appui de la voûte. Une fois entré dans l'édifice vous êtes plus frappé encore par ses immenses dimensions, et l'on ne vous surprend pas en vous apprenant que pour en faire le tour, il faut marcher un mille, et que sa voûte est si haute que l'édifice entier de l'Auditorium, dont Chicago est si justement fière, pourrait, tour comprise, être roulé en-dessous. Vous remarquez qu'au delà d'une certaine hauteur on n'a pas essayé de décorer l'espace supérieur, excepté de le peindre d'une couleur légère qui réfléchit, la nuit, la lumière électrique ; mais les longues lignes de galeries ont été décorées d'un fouillis de modelages d'une couleur forte et animée, tandis que de larges bandes d'or et d'autres couleurs ornent la partie inférieure du toit. Il y a trois galeries de côté, encerclant la grande galerie centrale, et vous voyez qu'entre les énormes solives du toit central, on a placé d'autres galeries, qui sont à vingt-cinq pieds du sol et s'avancent dans la salle, et de là vous obtenez une vue générale de l'immense étalage des exposants et de la scène affairée qui se déroule dans la salle au-dessous de vous.

Mais ce n'est pas seulement une vue générale que vous désirez obtenir, et c'est pour cela que vous descendez à l'avenue, large de cinquante pieds, qu'on a nommée "Columbia," et qui s'étend de

toute la longueur de l'édifice, et là vous commencez à examiner le million de choses intéressantes qui y sont exposées. Passant ainsi de la section réservée à une nation à celle réservée à une autre, et d'un groupe d'objets à un groupe entièrement différent, vous vous trouvez bientôt en proie à un véritable cauchemar, où vous voyez, entremêlés dans une confusion inextricable, des peintures et des vernis, des machines à écrire et de la papeterie, des meubles et du papier à décorer les murs, des tuiles et de la poterie, des ouvrages en métal et des vitraux colorés, des services en or et en argent, des montres et des pendules, des soieries et des lainages, des fourrures et des dentelles, des objets en caoutchouc et en cuir, des fournaux et des glacières, des grilles de fer et de la coutellerie.

Alors vous vous hâtez vers le département des Arts Libéraux, qui comprend l'éducation, la littérature, les ponts et chaussées, la musique et le théâtre, et vous trouvez à vous distraire pour quelque temps de l'embarrassante richesse des produits. Mais l'exposition la plus intéressante qui se trouve dans cette gigantesque enceinte, vous avez encore à la voir, et c'est le Musée Ethnologique, dirigé par le Professeur F. W. Putnam, du collège Harvard.

Vous remarquez que la partie la plus importante de la collection a trait à l'Amérique du Nord et du Sud. En commençant par les premières traces de l'existence de l'homme dans l'Hémisphère Nord, on vous fait voir des échantillons de la géologie, de la flore et de la faune de cette époque, cette dernière comprenant de vrais spécimens du mammouth et du mastodonte. Ici, aussi, vous apercevez les modèles des grands ouvrages de terre découverts en Ohio, où sont combinés des carrés, des octogones, des cercles et d'autres figures, et surtout, ce qui vous intéressera particulièrement, le squelette massif d'un homme encaissé dans une armure de cuivre, la tête couverte d'un casque de cuivre d'une forme ovale, et le cou entouré d'un collier de dents d'ours enrichies de perles ; puis un squelette semblable d'une femme. Vous apprenez que ces derniers ont été récemment découverts

dans un des ouvrages de terre en Ohio, à quatorze pieds sous la surface de la terre, et on suppose que ce sont les squelettes du Roi et de la Reine de ceux qui ont construit ces ouvrages, et qu'ils ont été enterrés il y a certainement six cents ans.

Dans la même collection, vous trouvez une autre classe d'objets exposés. Ce sont les anciennes demeures dans le roc, et les pueblos ruinés du Colorado, de l'Arizona et de New Mexico ; des modèles des pueblos existant actuellement, tels que ceux de Moki

PALAIS DES FEMMES.

et de Zuni, qui semble former un chaînon direct avec les races éteintes ; et les reproductions d'une partie de ces grandes constructions en pierre de l'Amérique Centrale, du Mexique et du Pérou, dont on ne connait que très peu de chose. Ici, aussi, vous voyez de nombreux groupes d'indigènes des différentes tribus, non seulement de l'Amérique du Nord et du Sud, mais aussi d'Europe, d'Asie et d'Afrique ; entre autres plusieurs pygmées de la terre de Tippu-Tib, vivant dans leurs huttes à eux, et se livrant à leurs industries spéciales. Un certain nombre de ces petites colonies, cependant, vous ne trouverez pas du tout

dans l'édifice principal, mais bien en plein air, quelques unes des principales faisant partie de l'exposition du Bureau des Indiens, et étant naturellement près du Palais du Gouvernement. Là, les Navajos tissent leurs couvertures, les Zunis, qui demeurent dans ce qu'ils appellent un "hogan," font de la poterie, tandis que les Piutes fabriquent des outres en jonc.

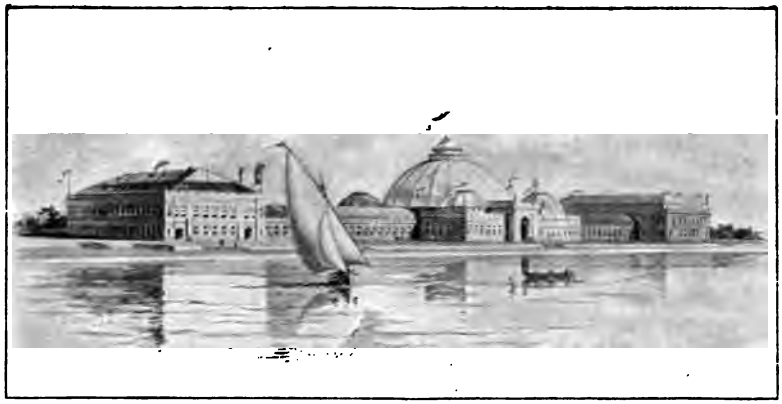
En vous en retournant parmi cette immense agglomération de produits et d'ouvrages des arts libéraux, vous découvrez bien des choses que vous n'aviez pas aperçues dans votre course vers le côté nord, et vous vous arrêtez peut-être pour étudier avec quelque soin l'exposition d'un taxidermiste du Kansas, qui comprend cent cinquante des plus grands animaux des États-Unis—le buffle, l'élan, l'orignal, l'antilope, le cerf, le mouton de montagne, la chèvre, le chat sauvage, le loup, et l'ours—ou bien l'exposition du chasseur américain, comprenant toute arme et tout engin employé en chassant, pêchant et posant des trappes, depuis l'époque de la découverte du pays jusqu'à nos jours.

Puis, sortant par le coin sud-est, sous une autre des arches richement ornées vous passez le long de la colonnade qui sert de pont au grand bassin, et vous approchez du Palais de l'Agriculture, obtenant à mesure une excellente vue de cet édifice à un étage, avec son imposante entrée bordée de colossales colonnes ioniques, son toit orné de statues, son dôme de verre gigantesque au centre, et ses dômes plus petits aux coins, chacun surmonté de trois statues de femmes de proportions herculéennes, qui supportent un énorme globe. L'immense édifice que vous venez de quitter couvre une superficie de trente acres et demi, et celui que vous allez visiter semble petit avec ses neuf acres de plancher. Entrant par le portique principal, qui est dessiné comme un temple à Cérès, avec une statue de la déesse au centre qui s'élève d'un parquet en mosaïque blanc et noir, pour indiquer le caractère ionique de l'édifice, et environnée d'une haute colonnade et d'un dôme d'une couleur riche dorée, vous vous trouvez dans l'une d'un grand

nombre de petites galeries qui environnent la rotonde centrale. Cette dernière a cent pieds de diamètre et s'élève à une hauteur de cent trente pieds.

Chaque pouce de terrain, en dehors des larges avenues et de l'arcade qui contourne entièrement l'édifice, est occupé par des expositions d'un caractère quelque peu prosaïque. Ici, par exemple, vous faites des détours parmi de grandes piles de biscuits et de gâteaux, et un peu plus loin vous vous trouvez devant des pyramides de conserves de fruits et de viandes, tandis qu'une grande partie de l'édifice, comme vous vous en apercevez bientôt, est occupée par des outils et des machines pour le fermage. Ceux-ci ont été groupés, il est vrai, d'une manière pittoresque, mais à moins d'y trouver un intérêt tout spécial, vous aimez autant demeurer très peu dans le Palais de l'Agriculture. En conséquence, vous vous formez une idée de ses principaux traits d'architecture, aussi bien que possible, et vous vous échappez par la colonnade qui réunit son extrémité sud-ouest au Palais des Machines, en vous arrêtant en route pour visiter le bétail d'Assembly Hall, qui se trouve justement au sud de la colonnade. Là, au premier étage, se trouve le Bureau des Renseignements, les bureaux de quantité d'associations de bétail, de chevaux, de chiens et d'animaux de maison, et d'autres organisations semblables ; mais à l'étage au-dessus se trouve une salle de réunion, où vous voyez un corps de fermiers, qui écoutent un discours se rapportant à quelque branche de leur travail.

Si vous vous intéressez à l'agriculture, vous vous intéresserez aussi bien aux forêts et aux métairies, et vous vous dirigerez à l'est au lieu d'aller à l'ouest, pour visiter les bâtiments à cet usage, qui se trouvent entre l'Annexe de l'Agriculture et le lac ; et vous vous arrêterez peut-être une heure ou deux pour étudier l'exposition de bestiaux—les chevaux, le bétail, les porcs et les moutons, que vous trouverez sous les hangars, au sud des autres bâtiments.

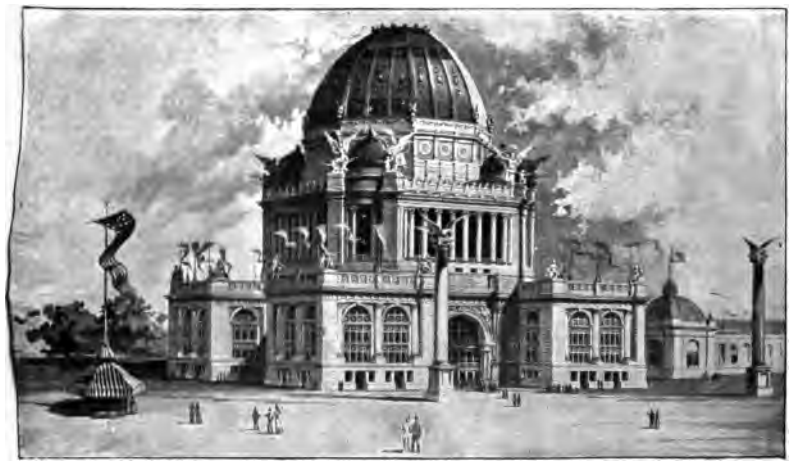


PALAIS DE L'HORTICULTURE.

Que vous preniez intérêt à ces choses ou non, vous visiterez certainement cette curieuse et pittoresque maison espagnole qui surplombe le lac, et que vous reconnaissez maintenant comme étant la copie du Couvent de la Rabida que vous avez vu, d'abord de la jetée, puis en montant à la plateforme mobile. À l'intérieur vous verrez un véritable grenier de reliques. En commençant par les cartes, modèles et fac-similés qui démontrent l'état de la navigation et les connaissances en géographie avant et pendant l'époque de Colomb, vous verrez aussi une statue de Lief Erikson, avec des cartes de ses prétendus voyages, et de la colonie qu'il est censé avoir fondée au Groënland, longtemps avant que Colomb eût découvert les Antilles. Les navires normands de cette période sont aussi exhibés au moyen de modèles, ainsi qu'une magnifique collection de vieux instruments nautiques. Dans une autre salle vous découvrez l'histoire de la vie de Colomb, illustrée par des vues des diverses villes qui le réclament comme leur fils, les modèles des maisons où on a supposé qu'il naquit ; des photographies de l'Université de Pavie, où il reçut son éducation ; etc.,

etc. Dans une autre salle encore, vous apercevez une grande collection de tableaux, comprenant tous ceux, originaux ou copies, où figure Colomb ; et dans un autre appartement se trouvent les portraits, les bustes et les statues de Colomb.

Le Palais des Machines, que vous visitez après, n'a qu'une pauvre apparence du sud, de sorte que vous en approchez par la Grande Avenue, traversant le pont entre cette dernière et le Palais des Machines, et obtenant une excellente perspective de son coin nord-est. Quoique l'audace, qui fait du Palais de l'Administration le chef-d'œuvre architectural de l'Exposition, lui fasse défaut, cet édifice vous donne un plus grand plaisir artistique que son gigantesque voisin à l'usage des manufactures et des arts libéraux, ou sa soeur de mêmes dimensions de l'autre côté de la lagune, et qui est vouée à l'agriculture. Dans ses détails il vous rappelle Seville l'ensoleillée, quoique le caractère général de son architecture, ainsi qu'il en est des autres édifices dont les façades sont sur



PALAIS DE L'ADMINISTRATION.

la Grande Avenue, soit entièrement classique. Composé de trois longues divisions voûtées, semblables aux gares des chemins de fer—on avait l'idée d'en disposer à cet usage, à la fin de l'Exposition—l'ornementation est entièrement à l'extèrieur, et il est riche en colonnes et en arches donnant sur une arcade intérieure, avec des pavillons aux coins portant dômes et tourelles, et des tours ornées de statues, qui s'élèvent de chaque côté des imposants portiques formant les principales entrées.

Là, vous voyez se mouvoir des machines de toute espèce. Il y a des moteurs pour produire et des machines pour transmettre la force motrice ; des inventions hydrauliques et pneumatiques ; des pompes à incendie et des voitures-échelles ; des machines pour travailler les métaux et d'autres pour travailler la pierre ; des machines pour tordre la soie et tisser les tissus ; des machines à imprimer et d'autres pour la typographie ; des machines pour fabriquer le papier ; des machines pour travailler le bois ; des machines pour couper le verre ; des pompes, des ascenseurs et mille autres inventions bréveteés dont vous n'aurez pas même rêvé. Puis, en arrière de tout cela, vous apercevez un autre édifice —le Palais-Annexe des Machines—qui est à l'ouest, couvrant une étendue de quatre à cinq acres, et c'est presque entièrement la même chose ; tandis qu'au sud, et communiquant avec le Palais principal, se trouve l'emplacement des chaudières qui fournissent la vapeur à la grande station de force motrice, cette dernière occupant l'espace parallèle au côté sud entier du grand édifice des machines. Vous trouvez là machines sur machines, de toute sorte et de toute grandeur, depuis la machine, assez petite en somme, de cent cinquante chevaux-vapeur, jusqu'à l'enorme machine de mille chevaux, le tout se montant à une force d'au moins vingt-cinq mille chevaux. Vous apprenez que c'est de cette source que la force motrice est fournie, non seulement au Palais des Machines, mais aussi partout ailleurs et dans tous les édifices, leur fournissant la lumière et la chaleur, aussi bien que la puis-

sance nécessaire à d'autres buts. Cependant ce n'est pas la vapeur que transmettent les tuyaux, mais l'air comprimé, qui met en mouvement toutes les machines en usage.

Le Palais de l'Administration, qui réclame ensuite votre attention, est vraiment digne d'une étude soignée du dehors, aussi bien que de l'intérieur. Quand vous l'avez vu de votre voyage élevé sur la plateforme mobile, il vous a semblé que le grand dôme ovoïde, haut de deux cent vingt pieds, était hors de proportion avec les fondations au-dessous, mais maintenant, en vous tenant sur le sol de la Grande Avenue, et en le considérant de là, vous comprenez qu'un dôme de plus petite taille aurait paru maigre et sans effet. Vous remarquez que le dessin général de l'édifice, qui a deux cent cinquante pieds carrés, est dans le style de la Renaissance française. Le premier grand étage, de l'ordre dorique, est de proportions héroïques, entouré d'une haute balustrade, et ayant la grande rangée des angles de chacun des quatre pavillons qui en forment les coins couronnée de sculpture. Le second étage, avec sa haute et spacieuse colonnade, est de l'ordre ionique. On en a divisé le dessin, dans la hauteur, en trois principales parties. La première, consistant des quatre pavillons, correspond en hauteur aux diverses constructions groupées autour, qui sont hautes d'à peu près soixante-cinq pieds ; la seconde partie, de même hauteur, est une continuation de la rotonde centrale ; et la troisième partie, c'est la base du grand dôme, haute de trente pieds et de forme octogone, et le grand dôme lui-même, qui a plus d'un tiers de la hauteur de l'édifice entier.

Sur les panneaux du premier étage, vous voyez des inscriptions relatant des faits de la vie de Colomb, et les noms de ceux qui ont découvert des continents ou des portions de continents, et quand vous êtes entré par un des portails, voûtés en demi-cercle, profonds et larges de cinquante pieds, vous trouvez à l'intérieur d'autres inscriptions rappelant des découvertes importantes de la science, et les noms de ceux qui les ont faites.

L'intérieur de l'édifice égale, s'il n'excède, en beauté et en splendeur, l'extérieur. Entre toutes les deux entrées, et établissant la communication entre le pavillon et la grande rotonde, vous trouvez une salle de trente pieds carrés, donnant accès aux bureaux, et fournie de larges escaliers tournants et d'ascenseurs rapides. Dans un des pavillons se trouvent les départements des Pompiers et de la Police, avec des cellules pour la détention des prisonniers ; dans un autre, les bureaux des Ambulances, les médecins et la pharmacie, le Département Étranger et le Bureau des Renseigne-

PALAIS DES MANUFACTURES ET DES ARTS LIBÉRAUX.

ments ; dans le troisième, le bureau de Poste et une banque, et dans le quatrième, les bureaux du Confort Public et un restaurant. Aux étages du dessus, dans les pavillons, se trouvent les salles du conseil et des commissions, les cabinets du Directeur-Général, les salles du Département de Publicité et de Promotion et celles de la Commission Colombienne des États-Unis.

Vous obtiendrez ici un fonds de renseignements sur l'Exposition que vous n'aviez pu jusqu'alors obtenir, et qui, en ce qui a

rapport aux terrains, a plus qu'un intérêt ordinaire. Bref, vous apprenez, par exemple, que le coût total de l'Exposition est quelque chose comme $17,500,000. Sur cette somme, les citoyens de Chicago ont souscrit $6,000,000 ; la Législature de l'Illinois a autorisé la ville à émettre des bons pour $5,000,000 en plus ; et le Gouvernement des États-Unis a contribué $1,500,000 et a prêté $5,000,000. Ajoutez à cela que chaque État, naturellement, ainsi que chaque pays étranger, a contribué une certaine somme pour pourvoir à son exposition personnelle.

Ici vous obtenez aussi des renseignements sur les dimensions et le coût des divers édifices, en toute probabilité arrangés en table, comme suit :

Edifices.	Pieds.		Acres.	Coût.
Manufactures	787 par	1687	30.5	$1,000,000
Agriculture	500	800	9 2	540,000
Annexe	328	500	3.8	
Machines	500	800	9.8	1,200,000
Force Motrice	80	600	1.1	
Annexes	490	551	6.2	
Assembly Hall	450	500	5.2	200,000
Mines	350	700	5.6	250,000
Électricité	345	700	5.5	365,000
Administration	260	260	1.6	450,000
Transport	250	960	5.5	280,000
Horticulture	250	1000	5.8	300,000
Des Femmes	200	400	1.8	120,000
Gouvernement des États-Unis	350	420	3.4	400,000
Navire de Guerre	248	69	2.0	100,000
Pêcheries	163	363	1.0	200,000
Annexes	135 de diamètre		0.8	
Beaux-Arts	320 par	500	3.7	500,000
Annexes	123	200	1.1	
Forêts	200	500	2.3	100,000
Moulin à Scie	125	300	0.9	35,000
Laiterie	95	200	0.5	30,000
Bestiaux	53	330	1.3	150,000
Hangars à Bestiaux			40.0	
Salle de Musique	140	200	0.7	100,000
Restaurant	140	200	0.7	100,000
				$6 430,000

Armé de ces chiffres, vous vous arrêtez pour étudier le dessous du dôme, que vous apercevez enrichi de profonds panneaux remplis de sculpture en bas relief et de tableaux énormes, représentant les arts et les sciences ; puis vous descendez encore une fois à terre, et sortant par l'arche du nord, vous vous trouvez entre les Palais des Mines et de l'Électricité. Vous choisissez ce dernier pour objet de votre prochaine visite, et, comme cela est votre habitude, vous vous arrêtez un moment avant d'entrer, afin d'en saiser d'un coup d'oeil les traits principaux d'architecture. Ce qui vous frappe le plus, c'est le portique et la colonnade, qui s'étendent sur la longueur entière de l'édifice de chaque côté, et la principale et monumentale entrée, au-dessus de laquelle sont écrits des noms fameux dans les annales de la science électrique, et au centre de laquelle, sur un haut piédestal, se dresse une colossale statue de Benjamin Franklin, dont le nom illustre réunit les premiers temps de la République à une des plus importantes découvertes des phenomènes de l'électricité. Il vous faut aussi remarquer la tour principale, haute de deux cents pieds, ainsi que les tours plus petites et plus élancées de chaque côté. Quoique les murailles aient la même apparence éburnéenne que celles des autres édifices de la Grande Avenue, vous remarquez une extravagance dans les décorations de l'entrée que vous n'avez pas observée ailleurs. Par exemple, les colonnes sont ici de porphyre, et partout vous voyez des grandes masses de modelages dorés ; l'on vous explique que c'est pour donner le plus brillant effet possible la nuit, quand l'édifice est véritablement rendu ardent par les lumières électriques.

L'intérieur, qui, à la tombée de la nuit, doit resplendir d'une lumière éclatante, contient néanmoins, de jour, quantité d'expositions d'un attrait rare, et vous passez ici des heures, parmi les merveilles que vous découvrez à chaque pas. L'espace réservé pour, et occupé par les inventions du magicien Edison est surtout riche en merveilles, et vous pouvez aisément vous figurer

PALAIS DES MINES.

que l'inventeur a fait pour cette exposition le plus grand effort de sa vie. Ce que vous voyez est non seulement pratique, mais les effets en sont aussi scéniques que nouveaux.

Dans les décorations de l'entrée principale du Palais des Mines, on a employé librement l'or, l'argent et le noir, comme figurant les emblèmes des produits minéraux. Des sculptures symboliques ayant rapport au caractère de cette exposition sont aussi nombreuses, et vous remarquez que le style général de l'édifice est traité dans la manière un peu libre de la première Renaissance italienne. Ici aussi, vous voyez les inévitables pavillons formant coins, avec leurs dômes bas et leurs bannières flottantes, ainsi que la même arcade, menant à une salle au rez-de-chaussée et à une large galerie au-dessus. Vous êtes quelque peu impressionné par les faces de marbre de cette salle, de différentes couleurs et qualités, et vous comprenez alors que ce sont aussi des objets exposés, et qu'on en tirera un bon prix après la fermeture de l'Exposition.

Les États-Unis sont si riches en mines naturelles de toute sorte, et l'exposition en est naturellement si grande et si variée, que vous n'êtes pas etonné de trouver dans la salle de cet édifice et dans la section des États-Unis une très grande exposition de toutes les variétés de produits bruts des mines; des métaux obtenus du minerai, des métaux fabriqués, des machines minières et métallurgiques et enfin tout ce qui peut servir à faire connaître ces industries.

Vous vous apercevez qu'on a traité le sujet du charbon d'une manière très large, l'exposition en étant plutôt dirigée vers la qualité que vers la quantité. Il y a là les différentes variétés de chaque localité, avec l'analyse chimique de chacune, et le résultat des épreuves determinant leur valeur économique et les usages divers auxquels on peut les soumettre. L'exposition du fer est également étalée avec pleine connaissance de l'extension et de l'importance de l'industrie du fer; et les procédés dont on se sert pour extraire les métaux précieux sont démontrés de la manière le plus complète. Une exposition des plus intéressantes, c'est la collection des ustensiles employés par les pionniers qui allèrent en Californie en 1849, au début de la fièvre d'or dans cet État, et elle comprend un vieux placer en pleine opération. Et ce n'est pas tout. Un peu plus loin vous vous trouvez devant les puits d'une mine de charbon, et l'on vous dit que c'est un modèle de grandeur naturelle, démontrant comment on extrait le charbon en Pennsylvanie; et un peu plus loin, vous voyez un modèle semblable d'une mine de fer, avec tous les accessoires miniers en pleine vue.

La vue qui se présente de l'extrémité sud du Palais des Mines, en regardant à travers l'archipel d'îlots jusqu'à l'île boisée, est en contraste frappant avec la scène que vous venez justement de quitter, et vous demeurez quelques minutes à jouir de ce spectacle champêtre, avant de tourner à gauche et d'entrer sous le portail doré du Palais du Transport, qui s'étend ici pendant neuf cent soixante pieds, le long du bord ouest du parc Jackson.

D'un style général romanesque, il rappelle néanmoins, dans quelques détails—par son dessin sur des lignes d'axe, ses belles proportions et la relation subtile de ses parties les unes aux autres—les méthodes de composition qu'on suit à l'Ecole des Beaux-Arts. La porte dorée est la clef de voûte de la façade de l'est, avec son arche immense qui est enrichie, à un dégré extraordinaire, de ciselures, de bas reliefs et de plusieurs tableaux, parmi lesquels se trouve surtout un modèle du train de passagers par excellence du monde entier—le "Pennsylvania Limited,"—qui est placé directement au-dessus de l'entrée. Le reste de l'architecture est en juste contraste—c'est une arcade continue, avec colonnade et entablature subordonnées. Il y a aussi d'autres nombreuses entrées, et groupées autour d'elles, se trouvent des terrasses qui descendent jusqu'au bord de l'eau, des sièges pittoresques, des fontaines pour se désaltérer et des statues magnifiques, et tout ceci, avec le rouge, jaune et or des décorations extérieures, le bleu vert de la lagune et les riches fleurs et feuillées de l'île en face, vous compose un tableau plus coloré que vous n'en trouveriez dans aucune autre partie des terrains.

L'intérieur de l'edifice vous révèle un style semblable à celui d'une basilique romaine, avec une large nef et des allées de côté. Le toit est divisé en trois parties, celle du milieu s'élevant bien au-dessus des autres, et ayant ses murs percés, afin de former une magnifique arcade. Vous pouvez monter à la coupole, qui est exactement au centre de l'édifice, au moyen de n'importe lequel de huit ascenseurs qui sont eux-mêmes exposés, et de la hauteur des cent soixante-cinq pieds, vous obtenez une vue du parc et de ses ornements qui est différente en tout de celles que vous avez déja pu en avoir.

En fait d'exposition, vous trouverez à peu près tous les objets qui servent à démontrer le travail du transport, soit par terre, par eau ou par l'air, et vous remarquerez qu'on a donné à la collection un intérêt historique autant que pratique, en introduisant des

exemples des formes de transport les plus anciennes et les plus primitives provenant de toutes les parties du monde. Quittant le Palais du Transport proprement dit, par le coin nord-ouest, vous entrez dans ce que l'on appelle l'Édifice du Service, une annexe de neuf acres d'étendue, où vous apercevez une étonnante agglomération de trains de chemins de fer, locomotives et wagons. Il y a au moins cent locomotives devant l'avenue centrale, et la perspective est d'une telle beauté qu'il faut renoncer à la décrire.

Le Palais de l'Horticulture aux teintes roses, avec ses dômes et ses toits de crystal et ses nombreuses fenêtres en verre éclatant, qui réfléchissent ses riches bannières et les arbres et les fleurs de son île voisine, se trouve directement devant vous au nord—c'est une grande serre, longue de mille pieds et d'une largeur maximum de deux cent quatre-vingt-sept pieds, environnée de terrains tracés avec tout l'art du jardinier et du paysagiste. Ces jardins sont garnis de fontaines et de statues, de grands vases contenant des fleurs, de caisses où poussent le lotus d'Égypte et d'autres spécimens de plantes semblables, et descendent graduellement

PALAIS DU GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS.

juisqu'à un parapet bas, qui se dresse au-dessus d'un vaste embarcadère sur la berge de la lagune.

Une fois entré dans l'édifice, vous traversez une longue cour, magnifiquement décorée en couleur et plantée d'arbustes et de fleurs ; vous vous arrêtez ébahi sous le dôme central, où montent en taille énorme des palmiers, des bambous, des lierres, des cactus, et des eucalyptus ; puis vous montez aux galeries, et dans un des cafés qui s'y trouvent, vous déjeunez, charmé par la musique des fontaines jaillissantes et par la douce senteur de mille fleurs.

Vous remarquez que les cours, qui font face à l'île boisée, sont remplies des plantes tendres, tandis que dans les cours de l'arrière, se trouvent les arbres fruitiers, qui ont besoin d'une température plus basse. Ici vous voyez une large section à l'usage seul de la culture de l'orange de Californie et de Floride, tandis qu'une exposition très interessante, à peu de distance, est celle des arbres fruitiers et autres arbres nains du Japon, qui ont plus d'un siècle d'existence et n'ont qu'une hauteur de deux pieds.

À quelques pas au nord du Palais de l'Horticulture, vous arrivez à l'édifice au toit rouge, qui est rempli des ouvrages de femmes—il a aussi été dessiné par une femme. Le style est de la Renaissance italienne, et il couvre une étendue de deux cents pieds par quatre cents. Il est environné de riches arbustes et de parterres odorants, et se dresse en silhouette blanche sur le fond vert de la feuillée. En avant, la lagune prend la forme d'une baie, large d'à peu près quatre cents pieds. Du milieu de cette baie, un grand embarcadère et un escalier conduisent à une terrasse, qui est à six pieds au-dessus de l'eau. Traversant cette terrasse, d'autres escaliers vous permettent l'accès de l'emplacement, de quatre pieds plus haut, et sur lequel, à environ cent pieds en arrière vous trouverez l'édifice.

Vous entrez dans une antichambre, large de quarante pieds, qui vous mène à une rotonde ouverte jusqu'au toit, protégée par

une coupole vitrée richement ornée, et environnée par une arcade ouverte et haute de deux étages, l'effet étant celui d'une cour intérieure italienne, au dessin chaste et délicat. À gauche de l'entrée principale, se trouve un hôpital complet, avec des doctoresses et des gardes-malades, prêtes à soigner les cas les plus graves d'accidents ou de maladie, et à côté, une chambre remplie de couchettes et de lits d'hôpitaux—une succursale du Départment du Confort Public—pour tels cas d'indisposition qui ne rendent pas nécessaire l'intervention sérieuse ou régulière des médecins. À droite en entrant à l'édifice, se trouve l'école modèle des enfants en bas âge, avec tous les derniers perfectionnements. Dans le pavillon du sud, vous trouverez ce qu'on appelle "l'Exposition Rétrospective," et dans celui du nord, tout ce qui a trait aux études de réforme et d'organisation de charité.

En haut, au second étage, se trouvent les salons des dames, leurs chambres de comités, et leurs chambres pour s'habiller, qui toutes donnent sur le balcon ouvert en avant. La grande salle pour les assemblées se trouve d'un côté de ces appartements, tandis que de l'autre il y a une cuisine modèle et des salles-à-manger. Au-dessus de cet étage, ouverts au grand air et environnés d'une colonnade supplémentaire, se trouvent les jardins suspendus, qui prêtent à l'édifice, du dehors, une apparence de villa genre Pompéies.

Ayant obtenu une idée générale des ouvrages dont les femmes sont capables, vous vous mettez en mesure de visiter le plus grand des édifices particuliers des différents États, celui de l'Illinois, qui se trouve un peu au nord, sur une langue de terre entourée de trois côtés par les lagunes. Cet édifice a quatre cents pieds par cent soixante, et le style en est sévèrement classique, avec dôme au centre et un grand porche faisant face au sud. L'intérieur, à l'exception d'un espace réservé à une extremité comme école modèle, est une salle régulièrement rectangulaire, remplie des produits et des spécialités de l'État. Ensuite vous vous promenez un peu

parmi les pavillons des divers États et Territoires qui sont groupés dans cette partie des terrains, et qui, dans leur architecture variée, présentent un contraste frappant avec les édifices plus grands, au sud du parc, car vous avez remarqué que ces derniers ont tous un air de famille. L'édifice du Wisconsin, par exemple, que vous dépassez peu après avoir quitté l'édifice de l'Illinois, n'est qu'un "cottage" du style "Queen Anne," haut de trois étages; tandis que sur l'espace reservé à la Floride, près de l'extrémité nord des terrains, se trouve une reproduction de grandeur naturelle du vieux fort Marion, qui fut bâti à St. Augustine en 1620, et que

PALAIS DES MACHINES.

l'on considère comme la plus vieille construction aux États-Unis. Et vous vous apercevez que ce bâtiment mérite bien d'être étudié. Il est bâti en bois, mais étant couvert de la pierre phosphate de la Floride, il a l'apparence de la pierre. Autour du fort se trouve un fossé, dont une partie a été utiliseé comme jardin enfoncé, et vous y voyez les plantes tropicales de cet État—l'ananas, le bananier, la plante du riz, la canne à sucre, les oranges, etc.—tandis que dans une autre partie du fossé, remplie d'eau, vous pouvez apercevoir quelques alligateurs et des crocodiles. Les édifices de

New York et de la Pennsylvanie sont naturellement un peu prétentieux, mais vous remarquez qu'un certain nombre d'États plus petits se sont contentés de châteaux français, de chalets suisses et d'autres formes de constructions beaucoup trop ordinaires.

Maintenant vous arrivez devant le Palais des Beaux-Arts, dont l'architecture purement ionique vous repose des agglomérations de styles différents que vous venez de quitter. Ses murs froids et d'un gris clair, et son dôme bleu brillant, ressortant parmi des groupes de statues—ornements de l'art classique—font un contraste d'une grande beauté, et vous vous approchez de l'édifice avec toute la dévotion et la révérence que l'art doit inspirer. Gravissant un des quatre larges escaliers qui mènent aux portiques sculptés, vous entrez dans un vestibule, dont les murs sont décorés de tableaux retraçant l'histoire et le progrès des arts. Vous trouvez aussi ces derniers tout le long de la nef, qui est aussi longue que l'édifice, et le long du transsept qui divise le rectangle en quatre larges galeries. Dans ces passages, aussi, se trouve l'exposition de statues et de sculpture. Les quatre grandes galeries, et plusieurs salles plus petites à côté de celles-ci, sont remplies entièrement de tableaux—une des plus grandes salles étant remplie par l'exposition d'art des États-Unis, une autre par les tableaux des peintres anglais, la troisième par l'art allemand et la quatrième par l'exposition superbe de la République française. Après avoir regardé toutes les peintures dont cet édifice est rempli, vous visitez les annexes, qui sont situées à l'est et à l'ouest, où vous trouvez une collection supplémentaire de toiles, d'aquarelles, d'eaux-fortes, de gravures et de dessins d'architecture, venus des quatre coins du globe.

Entre ces palais des arts qui, à cause de leur contenu précieux, sont les mieux bâtis de tous les édifices de l'Exposition, et le Palais des Pêcheries, situé à environ mille pieds en ligne droite vers le sud, vous trouverez quelques unes des principales constructions étrangères, y compris celles de la France, de la Grande Bretagne, de l'Allemagne, de l'Italie, de la Russie, de l'Espagne, du Mexique et de quelques

unes des Républiques de l'Amérique du Sud. Ici, vous trouvez le superbe manoir anglais à l'aspect ancien—est-ce Hatfield ou Sandringham—avec sa grande salle bordée d'armures et son jardin modèle. Il y a aussi un vieux château allemand, un temple aztec comme on en voit dans diverses parties du Mexique ; puis sur le terrain réservé à l'Ecuador, une reproduction du "Temple du Soleil" des Incas, que vous vous rappelez avoir vue à l'Exposition de Paris en 1889.

Le Palais des Pêcheries, que vous visitez maintenant, est un édifice quelque peu ornementé, du style romanesque espagnol, et il est peint en imitation de la cathédrale de Cordoue, les archivoltes étant composées de blocs rouges, sur fond mat couleur peau de buffle, et les toits étant peints couleur bleu marin. Au centre de l'édifice principal se trouve un large bassin ou étang, d'où s'élève une haute masse de rochers, converte de mousse et de lichen, et des crevasses de laquelle jaillissent des sources de crystal qui tombent jusqu'aux roseaux et plantes à moitié aquatiques du bassin. Là gambadent de superbes poissons dorés de toute espèce. Vous voyez aussi de là tout un côté de la grande suite d'aquariums, dix en tout, et pouvant contenir de sept mille à vingt-sept mille gallons d'eau séparément. Ici vous voyez aussi de nombreuses caisses contenant des modèles de poissons de tout genre et de tous les climats. Sortant de la rotonde vous arrivez dans un grand corridor ou arcade, où d'un côté vous voyez l'arrière des grands aquariums, et de l'autre une ligne d'aquariums plus petits, d'une capacité diverse de sept cent cinquante à quinze cents gallons, le tout produisant un panorama, que ne peut surpasser aucun autre établissment permanent du même genre au monde. Vous voyez qu'une partie de ces grands aquariums se trouve sous terre, et pendant que vous les observez, un énorme requin, une épée de Groënland ou un autre habitant des profondeurs, se lève tout-à-coup. Dans l'annexe de l'autre côté de la rotonde, vous trouvez une exposition d'engins de pêche de toute sorte, des lignes, des filets, des bateaux, etc. On

PALAIS DES BEAUX-ARTS.

montre aussi, dans cette construction, les méthodes employées pour faire couver les oeufs de poissons et pour la culture de ces animaux.

Traversant la baie qui borne le Palais des Pêcheries au sud, le Palais du Gouvernement des États-Unis avec ses terrains se trouve directement en face de vous. Vous remarquez que l'édifice est grand et imposant, mais loin d'être surchargé d'ornementations. D'un plan rectangulaire, le centre en est surmonté d'un dôme octogone, d'où voltige le drapeau de l'Union, et l'entrée principale se trouve sous une arche de triomphe héroïque et couronnée de sculpture. En entrant par là, vous vous trouvez parmi une exposition des plus intéressantes. Dans la division du nord, se trouvent les expositions de la Commission des Pêcheries, de l'Institut Smithsonian et du Département de l'Intérieur, tandis que dans la partie sud vous apercevez les expositions du Département de la Poste, du Département du Trésor, du Département de la Guerre et du Département de l'Agriculture. Les autorités de la Monnaie des États-Unis exhibent non seulement une collection complète des monnaies des États-Unis, mais aussi une collection très complète des espèces des pays

étrangers ; l'Architecte Supérieur du Trésor exhibe une quantité de photographies des édifices publics et des parcs de Washington ; le Bureau d'Imprimerie et de Gravure vous montre une collection complète du papier-monnaie des États-Unis, et le Département des Fournitures de Guerre fait passer sous vos yeux des mannequins d'officiers et de soldats de tout grade, à pied et à cheval, et complétement équipés des uniformes de leur rang et de leur service. Dans cette même section vous voyez dix-neuf figures exhibant les uniformes qu'on portait pendant la guerre de la Révolution et la guerre de 1812, et trente-et-une figures exhibant ceux qu'on portait pendant la guerre du Mexique. Il y a aussi une exhibition de la manière dont on se sert du téléphone sur le champ de bataille, ainsi que des divers moyens de communiquer à l'aide de signaux et de la télégraphie militaire.

Dans l'exposition du Bureau des Brevets vous apercevez une suite de modèles, indiquant d'une manière claire le progrès merveilleux de la mécanique, un groupe entre autres démontrant le développement de l'art de l'imprimeur, depuis l'invention primitive de Guttenberg jusqu'à la derniére perfection de la machine à imprimer et plier ; d'autres encore vous font voir d'une manière semblable l'évolution de la machine à vapeur, de la machine à coudre, etc.

Sur les terrains du Palais du Gouvernement, qui sont très grands, vous trouvez, à part du campement de l'armée et de l'exposition du Département de l'Artillerie, qui consiste en d'immenses canons et explosifs, une station de sauvetage, bâtie et équipée de tous les accessoires, et possédant un équipage qui donne des représentations pratiques du service auquel on soumet cet héroïque corps. Mais ce qui vous intéressera probablement le plus, c'est l'exposition, qui est ici à couvert, faite par le Bureau du Relevé Topographique— c'est un immense modéle des États-Unis, de certainement quatre cents pieds carrés, sur une échelle montrant la hauteur exacte des montagnes, la longueur et la profondeur des rivières et la courbe de la terre. Vous voyez ceci des galeries qu'on a bâties autour, et des

passerelles élevées, au moyen desquelles vous traversez la longueur et la largeur du pays.

L'Exposition Navale, à bord du modèle de grandeur naturelle d'un croiseur de côtes, attire ensuite votre attention, et vous passez à côté des tentes neigeuses des soldats, puis du quartier très propre du poste de sauvetage et enfin des canons menaçants du Département de l'Artillerie, pour vous rendre à la blanche promenade qui longe le lac, ou vous vous arrêtez pour regarder à distance la longue coque blanche, avec ses nombreux sabords et son armement belliqueux, du sein duquel s'élève son unique mât, entouré de deux hunes d'où pointent de petits canons à tir rapide. À tribord vous voyez le filet qui protège contres les torpilles, qui s'étend tout le long du navire, pendant que des chaloupes à vapeur et des canots, suspendus aux palans, prêtent à l'ensemble toute l'apparence extérieure d'un vrai navire de guerre. La raison pour laquelle ce n'est pas un vrai navire de guerre, mais seulement un modèle, en brique et en matière concréfiée, bâti sur une plateforme submergée dans le lac, c'est qu'il existe, comme vous le savez, un vieux traité entre les États-Unis et la Grande Bretagne, aux termes duquel il est défendu à chaque puissance d'avoir plus d'un navire de guerre sur les lacs ; et celui des États-Unis a naturellement trop à faire pour qu'il vienne jeter l'ancre ici et faire partie de l'Exposition.

Une fois à bord du modèle, qu'on a nommé l'Illinois, vous vous apercevez que ce n'est pas seulement un navire de guerre en apparence extérieure, mais aussi en aménagement intérieur. Le bâtiment est commandé par un détachement d'officiers, de matelots, d'ouvriers mécaniciens et d'infanterie de marine, et en abordant vous voyez qu'on fait les maneuvres de torpille. En visitant la batterie, vous y voyez quatre canons rayés de 13 pouces, se chargeant par la culasse, huit canons semblables de 8 pouces et quatre de 6 pouces, vingt canons à tir rapide au boulet de 6 livres, six canons semblables à une livre, deux mitrailleuses et

six tubes lance-torpilles. En-dessous sont les cabines, les carrés, les lavanderies, les latrines, les fers, les armoires et les hamacs, et tout cela vous donne une idée admirable de la vie à bord d'un vaisseau de guerre ; tandis que de la tourelle au-dessus, vous apprenez comment le commandant d'un tel navire observe un conflit où il s'est engagé, et comment il communique ses ordres aux differentes parties du bâtiment. Quant aux uniformes traditionnels de 1775 à 1848, vous les voyez sur des mannequins vivants.

Hélant un petit bateau du haut d'une des échelles qui descendent du pont au niveau de l'eau, vous vous faites conduire par le batelier, au moyen des baies et des canaux, à travers les terrains de l'Exposition jusqu'au Palais des Femmes, et de là vous traversez à pied les jardins magnifiques qui environnent cet édifice, jusqu'à ce que vous arriviez au commencement de cette langue de terre, longue d'un mille et large de six cents pieds, qu'on appelle le "Midway Plaisance," et vous y trouvez une foule de bazars de toutes les nations. Si vous avez été à Paris en 1889, cela vous fera certainement souvenir de la Rue du Caire, quoique cela soit ici beaucoup plus grand, comme tout d'ailleurs. Pour obtenir une vue générale de cette avenue cosmopolite, vous croyez bien faire en vous faisant conduire d'un bout à l'autre, au moyen d'un des trains du chemin glissant hydraulique qui attira tant l'attention à l'Exposition de Paris, et qu'on dit pouvoir atteindre une vitesse d'environ deux cents milles à l'heure. Mais ici on ne fera pas essai d'une telle vitesse, et vous êtes porté rapidement et doucement sur les rails polis ; et quand vous arrivez à l'autre bout de l'avenue, vous retenez une impression confuse de tentes superbes, de kivaks pittoresques, de chateaux imposantes, de temples ruinés, de posadas hospitalières, de théâtres aux couleurs vives, de longs et frais bungalows et d'autres nombreuses constructions. Maintenant, comme vous vous mettez en train de retourner, vous êtes heurté par des types d'individus de toutes les contrées du monde—le vaillant et rouge Indien, enveloppé dans sa couverture, sans plus d'emotion qu'une pierre, et cachant son

étonnement sous une contenance impassible que vous admirez, sans réussir à l'égaler ; le petit, quoique alerte, Japonais, avec sa robe lâche retroussée comme si elle était un obstacle dont il n'aurait que faire ; le Chinois, aux yeux en amande et à la queue tressée ; le Turc, avec son turban ; l'Egyptien, avec son inévitable fez rouge ; les attachés des commissions européennes aux brillants uniformes ; l'Hidalgo du Mexique ou d'unes des nations espagnoles de l'Amérique du Sud, frais dans son costume blanc et coiffé d'un panama, puis enfin des gens comme vous, venant d'ici, de là, de partout.

Parmi les traits les plus intéressants de cette partie de l'Exposition, et où, en payant un prix d'admission, vous trouvez pour la première fois des objets exposés qui sont aussi à vendre, il vous faut

PALAIS DE L'AGRICULTURE.

remarquer une reproduction, sur une grande échelle, de la Tour de Londres, avec ses nombreux souvenirs historiques, et l'on vous y guide par l'entremise d'un robuste Anglais en costume de "Beef-eater." Un peu plus loin, vous rencontrez l'exposition, par le Guatemala, d'un des palais de la cité ruinée d'Antigua, et un peu plus loin se trouve, en miniature, l'édifice du Capitole des États-Unis de la Colombie. Vous êtes un moment intéressé par la colonie des fabricants de dentelles et des ouvriers de l'or et de l'argent, qui

font partie de l'exposition du Paraguay, puis vous passez à léndroit où, dans une demeure entièrement mexicaine, la célèbre famille Pandure, de l'État de Guadalajara, au Mexique, se livre au travail de l'argile et modelle des figurines qui feraient honneur à un maître sculpteur.

Il y a là une rue de l'Inde et une rue de la Turquie, montrant non seulement les denrées de ces pays, mais aussi leurs ouvriers, leurs artisans et leurs comédiens nomades. Ici, l'Egypte a reproduit une des principales avenues du Caire, longue de quatre cents pieds, bordée de boutiques, de cafés, de demeures et d'endroits de récréation, et peuplée d'âniers, de servantes égyptiennes, de bayadères, de jongleurs, de marchands, de femmes et d'enfants. Le Japon a également là un village exhibant son architecture et les scènes de sa vie privée. La Chine, qui expose pour la première fois avec la sanction de son gouvernement, présente à vos yeux des merveilles inconnues jusqu'à ce jour en dehors du Royaume Fleuri, et la Perse vous montre une rue qui vous rappelle les contes des Mille et une nuits. En plus de tout ceci, vous rencontrez de chaque côté des panoramas, des ballons captifs, des fontaines de vins indigènes, des palais de charbon et de blé d'Inde, et, ce qui n'est pas le moins intéressant dans cette merveilleuse section de l'Exposition, une partie d'un arbre gigantesque de la Californie, qui se dressait autrefois à une hauteur de trois cent quatre-vingts pieds avec un diamètre de vingt-six pieds, et qui est maintenant divisé et travaillé, le tronc en étant creusé, et l'intérieur transformé en wagons de chemin de fer de grandeur naturelle, décorés dans le style des wagons Pullman du dernier modèle. Dans un de ces wagons, long de quarante-cinq pieds, vous trouvez un wagon-lit, avec couchettes ouvertes et fermées, et dans un autre, un wagon-restaurant semblable à ceux employés sur le Chemin de Fer Pennsylvanie, avec cuisine et tous les accessoires.

Maintenant la journée est presque finie, et les toits des palais sont rougis par le soleil couchant. Bien au loin, le dôme du Palais

de l'Administration est une grosse boule enflammée et les dômes en verre des autres édifices reluisent comme des brillants gigantesques, en faisant miroiter toutes les couleurs du prisme. Encore dix minutes et la lumière devient plus pâle, le noir manteau de la nuit se met à tomber et menace de tout envelopper dans ses sombres plis, quand soudain, de tous les côtés à la fois, et d'une limite extrême du parc à l'autre, jaillissent un million de lumières, et une fois encore, quoique les cieux soient obscurs, les avenues et les lagunes de la vaste enceinte apparaissent en pleinre lumière. Ayant vu l'Exposition pendant le jour, vous vous attardez encore pour la revoir dans toute la gloire scénique de son illumination électrique.

Vous montez peut-être aux jardins suspendus du Pavillon des Femmes, et de là vous permettez à vos yeux de se promener au sud sur cette immense étendue éclairée artificiellement, et vous obtenez une vue à vol d'oiseau qui vous récompense bien de vos peines ; ou bien il se peut que vous louiez une de ces gondoles à l'aspect funébre, et alors vous glissez paresseusement à travers les lagunes, dont les profondeurs sont éclairées par des lumières électriques placés sous les eaux. Une fraiche brise venant du lac vous caresse la joue ; votre oreille est flattée par la musique du grand orchestre qui joue quelque valse rêveuse, et tandis que vous vous appuyez nonchalamment sur vos coussins, vous apercevez dans les profondeurs transparentes sur lesquelles vous flottez, des poissons et des monstres marins artificiels, aux couleurs et aux formes étranges, qui sont mis en mouvement et éclairés par des courants électriques.

Vous vous souvenez qu'à Paris il n'y avait que trois édifices ouverts la nuit. Ici, chacune des grandes constructions est ouverte et brillante de lumière. Dans toutes, à l'exception des Palais des Beaux-Arts, des Femmes et de l'Administration, on emploie des lumières à arc voltaïque. Dans le Palais des Machines, il y en a six cents ; dans le Palais de l'Agriculture, six cents ; dans le Palais de l'Electricité, quatre cents ; dans le Palais des Mines, quatre cents ; dans le Palais du Transport, quatre cent cinquante ; dans le Palais

de l'Horticulture, quatre cents; dans le Palais des Forêts, cent cinquante, et dans le Grand Palais des Arts Libéraux, deux mille. Douze mille lampes incandescentes éclairent le Palais des Beaux-Arts ; dix mille sont allumées au Palais de l'Administration, et dans le Palais des Femmes il y a cent quatre-vingts lumières à arc voltaïque et deux mille sept cents lampes incandescentes.

Lorsque enfin vous approchez de la Grande Avenue, la scène devient de plus en plus belle. Chaque fenêtre, chaque arche des grands édifices projette de larges colonnes de lumière, les fontaines lumineuses font jaillir à une grande hauteur leurs eaux multicolores, les groupes de blanches statues ressortent en audacieux profils sur le fond des ombres noires, et les portiques dorés de ces masses gigantesques qui font face au Grand Canal lancent des éclairs éblouissants au sein de ce déluge lumineux.

HE 2791 .P412 A7 1892
Chemin de fer Pennsylvania (Pe
Stanford University Libraries
3 6105 041 782 124

HE
P4
18

Stanford University Library
Stanford, California

In order that others may use this
please return it as soon as possib
not later than the date due.